

JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE

lettres

DU BRASSUS





Встречайте - Выпуск 13!

Blancpain Fifty Fathoms исполняется 60 лет! Сколько моделей в истории часового дела отпраздновали свой шестидесятый день рождения? От скромного дебюта в качестве личных часов для подводного плавания тогдашнего президента Blancpain Жан-Жака Фихтера и его инструктора по дайвингу, до часов, выбранных французскими, американскими, немецкими, израильскими и другими военными дайверами; часов, в которых Жак-Ив Кусто осуществлял свои знаменитые погружения... По сегодняшний день Fifty Fathoms определяют стандарт для дайверских часов во всей часовой индустрии.

В предлагаемом вашему вниманию выпуске мы отмечаем этот юбилей двумя способами. Во-первых, рассказываем об основных моментах шестидесятилетней эволюции Fifty Fathoms. Во-вторых, Blancpain представляет новую модель Bathyscaphe - легендарной версии Fifty Fathoms, премьера которой состоялась в 1950-х.

Для написания заметок о еде и вине мы не отлучались далеко от дома, решив рассказать о шеф-поваре Эдгаре Бовье из Lausanne Palace & Spa, и винах Лаво, виноградники которого начинаются недалеко от нашего административного здания.

Желаю приятного прочтения!

Marc A. Hayek
President and CEO Blancpain

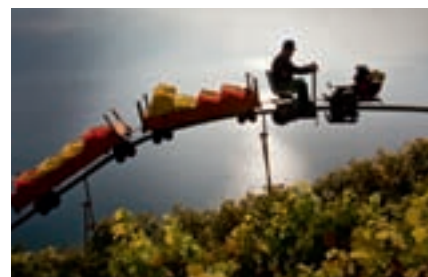
Выпуск #13



6

6 *Fifty Fathoms* BATHYSCAPHE

Второе рождение исторической модели из коллекции Fifty Fathoms.



18



44

18 ДЕЗАЛИ и ЛАВО

После десятилетий «радиомолчания» со стороны винной прессы швейцарское вино Dézaley оказалось в числе лучших вин 2012 года в гиде Роберта Паркера.

44 THE FIFTY FATHOMS: *История и легенда*

Много легенд сложено о канонической модели Blancpain Fifty Fathoms. Подлинную историю ее создания рассказывает бывший президент компании Жан-Жак Фихтер.



Загрузите приложение Blancpain Library App для iPad: найдите Blancpain в Apple App Store



На обложке: Батискаф «Триест» спускается на дно океана



62



84



110



76



90

62

La Table D'EDGARD

Как зародилась любовь к средиземноморской кухне и оливковому маслу в Лозанне.

76

SECONDE Rétrograde

То, что на первый взгляд выглядит как «простое» усложнение, в действительности отнюдь не простое.

84

Женский

CHRONOGRAPH GRANDE DATE OT BLANCPAIN

«Деловое» усложнение - хронограф с тремя счетчиками – воплощено с подлинно женским изяществом.

90

Флот ПРЕКРАСНОЙ ЭПОХИ

Пароходы бороздят гладь Женевского озера вот уже больше века.

110

Место, где рождаются ТУРБИЙОНЫ И КАРУСЕЛИ BLANCPAIN

В этой мастерской в умелых руках часовщиков Мануфактуры рождаются канонические часовые усложнения.





ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

Fifty Fathoms
BATHYSCAPHE

В историю коллекции Fifty Fathoms
вплетена версия «Bathyscaphe», названная
так в честь самого глубоководного
автономного обитаемого аппарата

Круг в круте. Подтекст в тексте. Легенда в легенде. Таково место Blancpain Bathyscaphe в истории марки. На рубеже шестидесятилетия Fifty Fathoms можно без преувеличения сказать, что часы как таковые, знания и открытия, сопровождавшие их создание, статус пионера в качестве дайверских часов, как для военных подводных пловцов, так и для легендарных исследователей океана, таких как Жак-Ив Кусто, - все это давно стало легендой. Но в эту легенду вплетена еще одна, связанная с ней, но вполне самостоятельная история. Это история Blancpain Bathyscaphe.

Профессиональные дайверы, ценители часов и поклонники марки Blancpain знакомы с концепцией оригинальной модели Fifty Fathoms. Жан-Жак Фихтер, президент компании в 1950-е, был заядлым дайвером и инициировал создание часов специально для подводного плавания. Даже при огромном функциональном потенциале современных дайверских часов не является секретом тот факт, что носят их порой во имя статусности. А вот оригинальная модель 1953 года создавалась для настоящих подводников и

продавалась в специализированных магазинах как элемент снаряжения дайвера, в том числе военного. Одной из множества определяющих характеристик исходной модели, впрочем, как и последующих ее интерпретаций, был большой размер. А ведь в то время часы для повседневного ношения были достаточно маленькими по нынешним меркам – диаметр мужских моделей составлял всего 32-34 мм. Сегодня его можно отнести, скорее, к размеру женских часов. Но Fifty Fathoms изначально не были светскими часами, и их диаметр составлял не менее 40-41 мм в целях обеспечения максимальной удобочитаемости показаний на глубине. Часы казались чудовищно большими по тому времени, тем не менее, такой размер был вполне оправдан в отношении инструмента для подводного плавания. В качестве важнейшей составляющей снаряжения профессионального дайвера часами Fifty Fathoms наряду с масками, кислородными баллонами, ластами, глубиномерами и пр. в обязательном порядке снабжали перед погружением подводников военно-морских сил ряда стран. Кстати, после выполнения задания все снаряжение отбиралось.





В последующие годы модель неоднократно модифицировалась, но всегда с привязкой к своему изначальному предназначению. Так, в 1956 или 1957 году г-н Фихтер загорелся идеей несколько уменьшить размер часов, чтобы они соответствовали моде, которую диктовало время. Одним словом, выпустить часы, пригодные и для повседневного ношения в «сухопутной» жизни.

По правде говоря, название *Bathyscaphe* для обычных часов в 1950-е выглядело довольно странным. Если оригинальным *Fifty Fathoms* было предназначено стать идеальным инструментом в помощь военным подводным пловцам во время ночных погружений для проникновения во вражеские гавани и потопления кораблей противника, то по любым меркам миссия батискафов, давших название модели часов, представлялась даже серьезнее и состояла в том, чтобы доставлять акванав-

тов в самые глубинные точки Земли, например, в Марианскую впадину, расположенную в чернильной мгле океана на глубине 10 000 м ниже уровня моря. То есть, решение использовать название «*Bathyscaphe*» для часов повседневного ношения по шкале целесообразности располагалось где-то на отметке «одержимость», потому что за таким названием применительно к часам должен стоять куда более целенаправленно ориентированный инструмент для измерения времени, чем просто повсеместно пригодный – как под водой, так и в загородном клубе.

И тем не менее, независимо от того, носят ли название «*Bathyscaphe*» часы для экстремально глубоких погружений или любительского подводного плавания, нет никакого сомнения в статусе модели, как таковой, а статус этот предполагает новаторскую концепцию часов и их логическую связь с одноименным новаторским автономным аппаратом глубоководного погружения. Его построил швейцарский ученый Огюст Пикар, с которым Жан-Жак Фихтер познакомился на конференции по дайвингу. Изобретение Пикара представляло собой некую помесь водолазного колокола и субмарины. Оно имело признаки и того и другого, но в то же время существенно отличалось от них. Так, в отличие от водолазного колокола батискаф был самоходным, а в отличие от подводной лодки в нем нельзя было использовать воздух для всплытия. Для подъема с глубины следовало сбросить балласт, который представлял собой стальную дробь. Значение изобретения этого полуколокола-полусубмарины невозможно переоценить – его третья версия, батискаф «Триест», купленный ВМС США, достиг самой глубокой точки Марианской впадины, названной «Бездна Челленджера» (у побережья о. Гуам в Тихом океане).

СОВРЕМЕННАЯ МОДЕЛЬ «BATHYSCAPHE»
пополнила коллекцию *Fifty Fathoms* как и
ее историческая предшественница в виде
спортивных часов меньшего размера



И МУЖСКАЯ, И ЖЕНСКАЯ МОДЕЛИ снабжены немагнитными кремниевыми спиралями баланса

Название «Bathyscaphe» как-то сразу идеально подошло по смыслу новым часам в известной линии Fifty Fathoms, поскольку и батискаф как аппарат, и все часы Fifty Fathoms олицетворяли собой страстное стремление познать глубины мирового океана. Три десятилетия, в течение которых Жан-Жак Фихтер возглавлял компанию Blanchain, он параллельно совершенствовал часы как из базовой коллекции Fifty Fathoms, так и «Bathyscaphe», сохранив все-таки это название и для моделей меньшего размера, разве что кроме тех, что были изготовлены для французской часовой фирмы LIP, торговый знак которой и стоял на месте названия «Bathyscaphe».

Появление новой версии «Bathyscaphe», дебютировавшей на Baselworld'2013, символизировало возрождение традиции, заложенной Жан-Жаком Фихтером. Как и оригинальная модель, новые «Bathyscaphe» несут в себе большую часть ДНК линии Fifty Fathoms, но воплощена она в часах меньших размеров. Все часы Fifty Fathoms, за исключением модели X-Fathoms, имеют диаметр 45 мм; мужская версия «Bathyscaphe» составляет 43 мм в диаметре, а женская – 38 мм. К слову, это первая женская модель в линии Fifty Fathoms в принципе.

С точки зрения эстетики, принадлежность «Bathyscaphe» к семейству Fifty Fathoms вполне очевидна, но в то же время заявляют о себе и отличия. Стрелки «Bathyscaphe» имеют уникальную форму с четкими прямоугольными элементами как отсылку к оригинальным моделям 1950-х. Влияние последних просматривается и в форме стекла с явно выпуклым профилем, и в оформлении циферблата – на нем отсутствуют цифры, а метки выполнены в виде точек и прямоугольных индексов.

Однако если все модели в текущей коллекции Fifty Fathoms оснащены сапфировыми безелями, проворачивающимися только в одном направлении, то безели моделей «Bathyscaphe» хоть и вращаются однонаправленно, но выполнены они из керамики с метками, вырезанными и заполненными Liquid Metal®. По существу, Liquid Metal® - не металл, а запатентованный сплав, состав которого определяет не только соотношение металлов в нем, но и способ, которым они нагревались и смешивались. Новый безель отличается не только исключительной визуальной привлекательностью, но и обладает экстраординарной надежностью с высокой стойкостью к образованию царапин и, по сути, без риска поломки.

Женская модель приводится в действие калибром 1150, оснащенным инерционно регулируемым балансовым колесом.







Механизм, приводящий в действие часы мужской модели «Bathyscaphe», разработан на основе мануфактурного калибра 1315. Он оснащен тремя пружинными барабанами и балансом со свободным ходом, что обеспечивает запас завода в 5 дней. Одно из усовершенствований, которые претерпел калибр 1315 еще в прошлом году ради модели X-Fathoms, это кремниевая спираль балансового колеса. Она привнесла целый ряд функциональных улучшений в работу механизма. Во-первых, благодаря своей идеальной форме спираль позволила значительно повысить точность часов. Во-вторых, улучшить изохронизм, который является мерой того, насколько изменяется функционирование часов в процессе раскручивания спирали. Понятно, что чем стабильнее ход часов, тем лучше. Еще одно достоинство кремниевой спирали баланса – ее антимагнитные свойства. Традиционно используемые металлические спирали уязвимы для воздействия сильных магнитных полей. Если поле достаточно сильное, намотанная металлическая спираль намагничивается и остается в таком состоянии даже после того, как часы покидают зону воздействия магнитного поля.

Остаточный магнетизм изменяет свойства спирали, что может повлечь изменение скорости хода часов. Классическое решение этой проблемы, применявшееся и применяемое повсеместно, заключалось в оснащении часов внутренним защитным корпусом из мягкого металла. И в оригинальных моделях Fifty Fathoms из далеких уже 1950-х, и во многих часах из нынешней коллекции это техническое решение взято на вооружение, поскольку подводная среда (а в случае военных дайверов следует учитывать и боевую обстановку) изобилует источниками сильных магнитных полей. Однако такой внутренний корпус становится излишним при использовании кремниевой спирали баланса, так как кремний является немагнитным материалом и не подвержен остаточному магнетизму. Это, в свою очередь, дает еще одно преимущество. При наличии защитного внутреннего корпуса не имеет смысла делать заднюю крышку часов прозрачной, поскольку механизм все равно остается скрытым от взора, а в таком случае – на что смотреть? То есть необходимо выбрать между риском намагничивания и возможностью полюбоваться работой механизма через прозрачную заднюю крышку корпуса. Кремниевая спираль избавляет от необходимости принятия нелегкого решения, предлагая одновременно устранить первое и обеспечить возможность второго. Кроме того, новые часы «Bathyscaphe» снабжены массивным ротором из золота с покрытием из платинового сплава NAC, на котором ажурно вырезан логотип Blanchain.



ЖЕНСКИЕ ЧАСЫ «BATHYSCAPHE» -
*первая ladies' модель маленького
 размера в коллекции Fifty Fathoms*



Мужская модель новинки предлагается в двух версиях - из матовой стали и керамизированного титана. При изготовлении титанового корпуса его подвергают окислению для придания поверхности твердости, свойственной керамическим материалам. Результатом процесса является симбиоз свойств составляющих – легкого веса титана и прочности керамики, а также стойкости последней к царапинам.

В коллекции Fifty Fathoms никогда раньше не было женских часов, и новые «Bathyscaphe» исправили эту оплошность. Женские часы, точно так же, как и мужские, не скрывают своих корней, уходящих в линию Fifty Fathoms, тем не менее они обладают неоспоримой женственностью, приданной им с помощью белого цвета циферблата, керамического безеля и ремешка. Мануфактурный механизм на базе калибра 1150 с двумя барабанами и с 4-дневным запасом хода (классика Blancpain) усовершенствован для модели «Bathyscaphe» инерциально регулируемым, свободно колеблющимся балансом, оснащенным кремниевой спиралью.

Новые часы снабжены ремешком из парусины или ремешком НАТО. Оба они отличаются прочностью и водостойкостью. Как дань традиции, ремешок НАТО пропущен через ушки под корпусом часов, а не крепится к ним с помощью штифтов. Он придает модели исключительно спортивный вид и комфортен в носке. •

ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН, ПЬЕР ТОМАС
ФОТОГРАФИИ: ИВ ЖЮНО

ДЕЗАЛИ И ЛАВО

После десятилетий «радиомолчания» со
стороны винной прессы швейцарское вино
Dézaley заняло центральное место среди
отмеченных Робертом Паркером вин 2012 года





Крутые склоны региона Дезали требуют нестандартного подхода к работам на винограднике, например, использования либо монорельсовой железной, либо канатной дороги во время сбора урожая.



Не откажите себе на мгновение в полете фантазии. Вызовите в воображении картинку из мира аристократического виноделия. Величественный *Château*, затмевающий даже Версаль, впрочем, не слишком (один королевский дворец у Франции уже есть!); плоские, легкие в обработке виноградники, простирающиеся насколько хватает глаз; тускло освещенные винные погреба, обслуживаемые многочисленным персоналом; всемирная дистрибьюторская сеть, способная поспорить с IBM; ежегодные визиты Роберта Паркера и его высокая оценка в дегустационных заметках, где упоминаются, в том числе, винтажные вина многолетней выдержки. Да, и давайте не будем забывать целую главу в его книге, посвященную вам! Ах, какое блаженство!

Теперь представьте себе виноделие в Лаво (Швейцария) и, в частности, на винограднике «Гран-крю» в Дезали. Начинающиеся сразу за пределами Лозанны и простирающиеся почти до Шильонского замка на окраине Монтре, виноградники Лаво взмывают по склонам берегов Женевского озера и группи-

руются вокруг маленькой деревушки Эпессе, а их условный географический центр приходится на Дезали. На месте увиденного в фантазиях замка раскинулись непритязательные деревенские жилища. И сразу забудьте о спокойной прогулке по опавшим осенним виноградным листьям, поскольку некоторые виноградники Лаво расположены на головокружительных склонах, акрофобные участки удерживаются под уклоном почти 90° с помощью 10 000 каменных террас, общая длина которых достигает 400 км. Общая высотная отметка? 300 метров. Часто стены террасы ограничивают столь небольшой участок земли, что его хватает лишь на один ряд лоз. И нет другого выбора, как только ручная обработка на пугающей высоте. Тут не до меркантильности, даже с учетом высоких ставок заработной платы в Швейцарии. Что касается дистрибуции, то ни одна бутылка здешнего вина не покидает пределов Швейцарии. А как насчет главы в книге Роберта Паркера? Пока не написана. На самом деле, если вы захотите найти похвалу в винной или ресторанной прессе, не найдете – Дезали с его многовековым виноградарством ее не удостоилась. Тогда какова награда за преодоле-

Вверху слева:
Деревня Сен-Сафорин
в регионе Лаво.

Внизу слева:
Виноградники Виллет. На
80% виноградников в Лаво
выращивается сорт шасла.

ВИНОДЕЛИЕ В ДЕЗАЛИ ЗАРОДИЛОСЬ В XII веке, когда цистерцианские монахи начали террасировать склоны

ние всех трудностей? А их немало – крутизна склонов, необходимость строительства каменных стен, опасный и дорогостоящий ручной труд? Молчание со стороны винных журналистов и критиков...

До настоящего момента.

В январе 2013 года Роберт Паркер в своем «Винном Гиде» внес вино Dezaley Haut De Pierre 2010 из Домена Блез Дюбу в список «Лучшие вина 2012 года». Влиятельнейший человек в винном бизнесе, способный не только заставить купить ваше вино за рекордные деньги, но и привести к разорению, Паркер предсказал ни минуты покоя для Блез Дюбу и сам нашел для него американского импортера вин.

В течение трех десятилетий Роберт Паркер единолично управляет мировым рынком хороших вин. И хотя Шасла из Дезали почти все это все время ускользала от его внимания, швейцарцы давно ценят это насыщенное, долговечное белое вино. Именно здесь, в Дезали, виноград сорта шасла нашёл идеальное для себя сочетание почвы и микроклимата.

Виноделие в Дезали, как везде в Лаво, зародилось в XII веке, когда цистерцианские монахи, которые мигрировали в регион в XI веке из бургундских аббатств Сито и Вужо, начали террасировать склоны берегов Женевского

озера. Виноделие перешло под юрисдикцию епископов Лозанны и было поручено двум цистерцианским аббатствам – Отрив и Окре. Усилиями монахов этих аббатств в Лаво были построены дороги и террасы. Во все времена управление означает установление правил, и эта аксиома существовала и в XII веке. Как описывается в одном документе того периода, определяющем правила построения террас, ширина их должна была составлять 10-15 метров (хотя многие из террас, сохранившихся с тех дней, намного уже), а высота окружающей террасу каменной стены – 5-6 метров. Виноделам этим документом вменялось в обязанность поддерживать состояние стен и регулировать сток воды.

В течение последующих восьми столетий виноградники в Лаво постепенно превратились в «петчворк» из небольших участков, которые было сложно и дорого обрабатывать. Изменения произошли после 1803 года, когда Лозанна стала столицей кантона Во. Это способствовало развитию дорог и укреплению террас, что позволило улучшить сообщение между маленькими деревушками, жители которых занимались виноделием. Была построена даже сеть железных дорог.

Эта уникальная история наряду с поразительным ландшафтом и сохранившимися древними террасными виноградниками побудила ЮНЕСКО объявить Лаво объектом всемирного наследия.

Справа:
Сбор урожая в ящики на
винограднике Люка Масси.





НО КАКОЙ БЫ НИ БЫЛА МОТИВАЦИЯ ЦИСТЕРЦИАНСКИХ
МОНАХОВ, ИХ РУКАМИ БЫЛИ *построены террасы на склонах гор,*
положившие начало виноделию в этом регионе – именно они придумали
рецепт изготовления местного вина, что спустя века приведет к
признанию Dézaley одним из двух первых швейцарских «Гран-крю»



Вверху:
28 июня 2007 года местность
вблизи Сен-Сафорин была
признана объектом Всемирного
наследия ЮНЕСКО. И во
многом благодаря тем, кто
построил здесь террасы,
лестницы и каменные стены
с воздушной прослойкой
(в отличие от каменных стен,
сложенных насухо, распростра-
ненных в Вале).



Вверху:
в Лаво многие земельные
участки находятся в государ-
ственной собственности.
Справа -Домен де Монтаньи,
принадлежащий муниципали-
тету Пайерне.





Вверху:
Дезали был расчищен и засажен лозами бургундскими монахами в начале XII века. После Реформации (1536) город Лозанна, столица кантона Во, унаследовал два престижных владения - Кло де Муан («Виноградник монахов») (в центре) и Кло де Аббей («Виноградник аббатства»)(справа). Вина, изготовленные из винограда, собранного на них, ежегодно продаются на декабрьском аукционе, начиная с 1803 г.



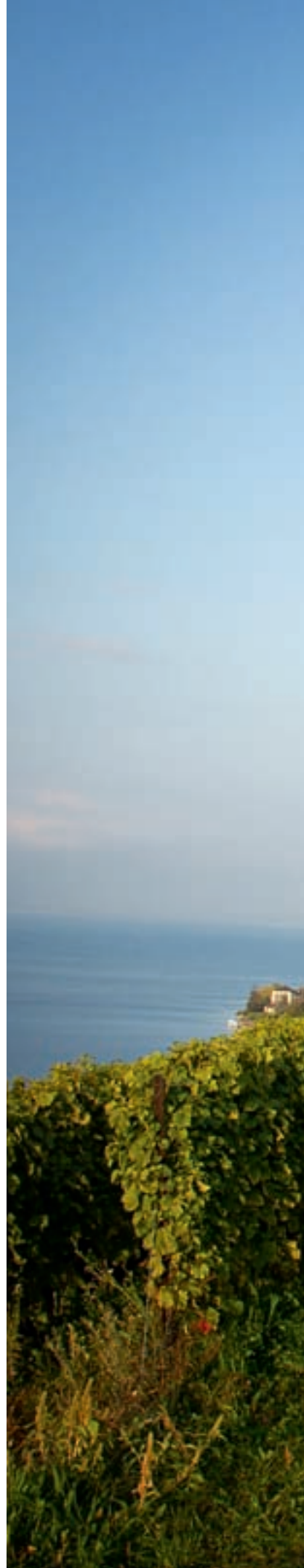
Справа:
Сбор урожая в Сен-Сафорин
в домене Фаверж, который
считается крупнейшим владением
в регионе Лаво (15,4 га) и
принадлежит кантону Фрибург.
Это одно из старейших поместий
в регионе, первое упоминание о
котором датируется 25 февраля
1138 г.

Было ли это чистой случайностью, слепой удачей, так сказать, или проницательностью, которая заставила монахов тех лет выбрать для виноградников именно этот терруар? Но какой бы ни была мотивация, их руками были построены террасы на склонах гор, положившие начало виноделию в этом регионе. На крутых склонах почва уникальна тем, что она представляет собой результат деятельности ледников, в процессе которой измельченная горная порода обогащалась кислородом. С экспозицией, ориентированной на юго-запад, Дезали не только буквально купается в лучах послеполуденного солнца и его усиленном отражении от поверхности озера, но и обдувается теплым бризом. Поскольку в целом климат в регионе не очень жаркий (не забывайте, речь идет все-таки о Швейцарских Альпах!), солнечная ориентация и отражение солнечных лучей от поверхности озера позволяют винограду дольше оставаться на кусте, а значит, местная шасла обретет большую фенольную зрелость по сравнению с той, что произрастает в других местах.

Неважно, осознавали или нет цистерцианские монахи изначально выгоду сочетания уникальности почвы, уклона, солнечной ориентации склонов и озерного отражения, швейцарские виноделы на протяжении веков прекрасно понимали, чем обладают. Пожа-

луй, самое значимое признание достоинств терруара Дезали прозвучало в конце 1980-х, после многовекового развития швейцарского виноделия. В эти годы была разработана и утверждена система ранжирования виноградников, аналогичная ранее принятой во Франции, и виноградник Дезали (53,8 га) стал одним из двух первых апелласьонов, получивших желанный статус «Гран-крю», высшую категорию.

Lettres du Brassus благодарен известному швейцарскому винному эксперту Пьеру Томасу, представившему нашим читателям четырех ведущих виноделов Дезали: Блеза Дюбу (Blaise Duboux), Луи-Филиппа Бовара (Louis-Philippe Bovard), Люка Масси (Luc Massy) и семейную компанию «Братья Дюбуа и сыновья» (Les Frères Dubois et Fils).





ЛАВО КУПАЕТСЯ В ЛУЧАХ
*послеполуденного солнца и
и обдувается теплым бризом
с Женевского озера*





Виноградники над Сен-Сафорин. В Лаво они, как говорится, греются в лучах "трех солнц" - того, что светит в небе, того, что отражается от поверхности Женевского озера, и того, что отражается от скал и каменных стен. На заднем плане – гора Савой во Франции.



Квартет из ДЕЗАЛИ

С менее чем 54-мя гектарами и приблизительно шестьюдесятью наименованиями вин винограднику Ле Дезали присвоено звание «Гран-крю», а это значит, что он вошел в список АОС кантона Во. Это событие произошло весной 2013 года после трех лет, проведенных им в составе АОС Лаво площадью 800 га. (АОС – *Application d'Origine Contrôlée* – Вина Контролируемых Наименований по Происхождению). При том, что в Дезали преобладает один сорт винограда (шасла занимает около 90% площадей виноградника), характер подпочвы, экспозиция склона и плотность посадки лоз – лишь несколько параметров, которые каждый виноградарь использует по-своему, точно так же, как он выбирает способ производства вина в тайниках своей винодельни. Для иллюстрации того, как обстоят дела в самом сердце региона Лаво, Пьер Томас специально для *Les Lettres du Brassus* обрисовал портреты четырех канонических столпов виноделия апелласьона Дезали.



Вверху:
Эпессе и Дезали. Слева – Кло дю Бу (отиентир – высокий тополь), резиденция семьи Масси.

Внизу:
в Гранво чтят память художника Уго Пратта, создателя бессмертного героя комиксов – Корто Мальтезе.

Люк Масси (*Luc Massy*): ЛОКОМОТИВ

В Швейцарии и Германии, как и в Японии, *Dézaley Chemin de Fer* является одним из немногих известных швейцарских белых вин и было таковым в течение долгого времени с тех пор, как в 1903 году семья Масси поселилась в Эпессе (что довольно поздно по сравнению с родословной других виноделов региона), и в начале 1920-х первой начала разливать свое вино в бутылки вместо того, чтобы продавать его оптом из бочки в местные кафе и рестораны ...

Первый из виноградарей Масси, съездив в Африку и подхватив малярию, стал работать в долине Жу в магазине, основанном одним из его предков, который изготавливал камни для часовых механизмов - факт, не лишенный интереса для читателей *Lettres du Brasseur*. В поисках лучшего будущего он решил попытаться счастья на берегах Женевского озера. «Женившись на девушке из Эпесса, - как рассказывает Люк Масси, - мой дед сразу после приобретения участка земли придумал название будущего бренда. «*Chemin de Fer*» (букв. железная дорога) пришло ему в голову по той причине, что только что было закончено строительство железнодорожной ветки Париж-Симплон, и этот факт его очень вдохновил».

Сегодня примерно 35 000 бутылок *Chemin de Fer* изготавливаются из винограда, собранного на все тех же 3,5 га узкой долины недалеко от Винорама, экспозиции и винного бара Лаво, что по дороге вдоль озера из Лозанны в Вева в стороне от железной дороги. Когда президента *Barony of Le Dézaley* спрашивают о

том, что изменилось в его хозяйстве со времен деда, то есть за 110 лет, он отвечает, не задумываясь: «Ничего! Между спиртовой и малолактической ферментацией мы оставляем наши вина на тех же осадках. Мы не трогаем вино, оно остается со своей «кормилицей» с октября по март». В марте вино подвергается предварительной фильтрации, а затем бутылкуется три раза в год: в конце мая, в июле и в сентябре.

Другой особенностью производства вина во владении Масси является тот факт, что только треть его выдерживается в большой бочке. Люк Масси с гордостью демонстрирует «свою» бочку в естественно прохладной пещере, выдолбленной в скале у въезда в Эпесс. «Я подарил ее себе к пятидесятилетию в 2002 году. Подарок обошелся мне в 45 000 швейцарских франков!»

С нескрываемой иронией хозяин *Chemin de Fer* говорит: «*Dézaley* - локомотив вин Во! Потребители не всегда понимают, что оно имеет больше аромата и вкуса и поэтому стоит дороже, чем другие Шасла. Для меня *Dezaley* всегда было экстраординарным вином из-за уникального сочетания терруара и климата. В 1994 году было создано *Barony of Le Dézaley*, чтобы внедрить в сознание людей этот факт!»

Продаваемое во владении по 24 франка, это великолепное белое вино - которое, как мы теперь выяснили, не только хорошо выдержано, но и развивается по схеме шампанских вин - кажется настоящим представителем «Гран-крю». «Увы, мы



*Семья Масси преуспела, создав
собственную марку, –
DÉZALEY CHEMIN DE FER.*

недостаточно смелы, потому что у *Dezaley* нет имиджа на рынке», - признается Люк Масси, в подвале которого хранится винтаж каждого года, начиная с 2001. Сегодня во владении *Chemin de Fer* дела переходят к четвертому поколению семьи. После обучения науке виноградарства и виноделия, а также стажировки за рубежом в г. Коломе (Аргентина), несколько месяцев назад домой вернулся 29-летний Бенджамин.

www.massy-vins.ch



То, что это виноградники
Дезали, видно издалека



Сбор урожая на
винограднике,
расположенном над
Сен-Сафорин

Винодельческое владение Луи Бовара (Louis Bovard) ТРАДИЦИИ И ИЗОБРЕТАТЕЛЬНОСТЬ

В 2010 году Луи-Филипп Бовар отпраздновал свое 75-летие, открыв небольшую винодельню в старой деревушке Кюли на берегу Женевского озера. Она оборудована под изготовление большого разнообразия вин в малых количествах. Чемпион в производстве вин Шасла, Луи-Филипп Бовар, чей брызжащий весельем нрав буквально вырывается из-под строгих очков и соломенной шляпы, прежде всего – неутомимый новатор.

Фермер-джентльмен винодельческого владения, основанного в 1684 году, он окружил себя профессионалами как на винограднике, так и на винодельне. В начале 2013 года многообещающий эльзасский винодел Филипп Мейер (из семьи Жосмейер, см. LdB №12) стал «кантональным энологом», в задачу которого входит консультирование виноградарей региона Во. Однако его вскоре сменил Каспар Эгстер из владения Хесс, имеющий международный опыт.

Среди всех вин, выпускаемых под маркой Bovard, Dézaley La Médinette (35000 бутылок в год) остается флагманом. Оно интригует даже франкофонов. Свое название вино получило в честь храма Мединет-Абу в Луксоре, но его можно отнести и к андрогинному силуэту Бахуса (игра слов: фр. *midinette* – простушка, наивная девушка), который присутствует на этикетке, начиная с 1905 года, когда в Веве состоялся Всемирный фестиваль виноградарей (проходит раз в 25 лет). Эта этикетка, которую дед Луи-Филиппа акцентировал фразой «луч-

шие швейцарские вина», написанной золотыми буквами, с тех пор не видоизменилась. Самое большее – в 1990-х были введены этикетки синего, красного, зеленого и желтого цвета а-ля Энди Уорхол, чтобы различать винтажность вин. Хотя все то, что подразумевается под понятием терруар, дорого сердцу Луи-Филиппа, для него так же важны особенности каждого года. Спросите его, каким был урожай в 2001 году, и он, заглянув в свою записную книжку, ответит: «Это был позднеспелый виноград. Лето было жарким, а перед сбором урожая пошли дожди. Октябрь же был солнечным и теплым». Во владении Louis Bovard Шаслу делают без малолактической ферментации, даже ту, что выдерживают в дубовых бочках, но при изготовлении La Médinette применяется традиционная ферментация с последующей выдержкой на собственном осадке в больших бочках.

Луи-Филипп Бовар выступил инициатором иерархической классификации вин кантона Во, которую он, изучив местные терруары, разработал на базе эльзасской модели. Он создал «Заповедник Шасла» рядом с Рива, где высажены девятнадцать разновидностей этого сорта, в том числе пять клонов и четыреста лоз.

Мсье Бовар является также одним из основателей *Barony of Le Dézaley* (букв. Баронство Ле Дезали), созданного с целью дальнейшего развития виноградарства в регионе и получения ими статуса «Гран-крю». Комитет, в который входят известные дегустаторы, оценивает винтажные вина по прошествии определенного



Среди всех вин от Луи Бовара Dézaley «LA MÉDINETTE» остается флагманом.

времени (последний по сроку в рейтинге – урожай 2004 г.) и присуждает им звезды. Рейтинг обновляется каждые два года в зависимости от изменений, произошедших в винах.

«По мере старения вина Dézaley ведут себя как Tain-l'Hermitage Marsanne из сорта марсан и перестают быть похожими на молодую Шаслу. Вкус меняется, и его составляющие образуют новые сочетания», – рассказывает патриарх. Начиная с 1990 года, владение Bovard предложило к продаже тринадцать винтажных вин. Кроме того, от 200 до 2000 бутылок каждого года пока остается в подвалах.

www.domainebovard.com
www.baronnie.ch

Владение «Братья Дюбуа» (*Les Frères Dubois*)

СЕМЕЙНАЯ ДИНАСТИЯ

На самом деле «Братья Дюбуа» (*Les Frères Dubois*) – ответвление от большого семейного бизнеса. Первым идет дедушка Марсель, за ним Кристиан, и, наконец, два его сына – Фредерик и Грегуар. Сыновья являются также «сооперс», так называют в Во дегустаторов, деятельность которых заключается в консультировании энологов, производящих вино в других поместьях. Можно сказать, что братья Дюбуа создают вина для многих винодельческих владений в Лаво, принадлежащих городу Лозанне, в том числе, для двух известных хозяйств Дезали: Кло де Муан («Виноградник монахов») и Кло де Аббей (Виноградник аббатства). Эти два названия символизируют историческую связь зарождения виноделия в регионе с цистерцианскими монахами.

Современные виноделы сеют некоторый хаос в Лаво. В 1980-х на ряде виноделен вдруг перестали пользоваться большими дубовыми бочками, заменив чанами из нержавеющей стали, которые легче чистятся, чтобы исключить посторонние привкусы в вине из шаслы, самом тонком из всех сортов винограда. Для своего Дезале-Марсенс Де ла Тур братья Дюбуа выбрали метод вызревания на тонком осадке в больших бочках, которые снова в фаворе. В подвалах замка на въезде в деревню Кюли, который называется Le Petit Versailles (Маленький Версаль!), – кстати, здесь есть прекрасный винный бар – используется Vase № 4, но это, конечно, не ваза – здесь vase является синонимом русской бочки или чана. До 2008 года бочка имела емкость 3700 литров, что эквивалентно 5285

местным бутылкам по 0,70 сантилитров, дальнейшее использование которых по-прежнему разрешено в соответствии со швейцарским законодательством, несмотря на стандартизацию европейских мер (объем бутылки должен составлять 0,75 сантилитров). После того, как Vase № 4 первого поколения развалилась на клепчины, она была заменена на новую, объемом 6300 литров, что эквивалентно 9000 бутылкам. Это вино не продается, прежде чем оно не достигнет возраста двух лет.

Члены общества Barony of Le Dézaley, братья Дюбуа предлагают винтажные вина Dezaley, начиная с 1971 года – от самых востребованных по 138 швейцарских франков за бутылку до очень молодых – по 28 швейцарских франков. Шаслу для Vase № 4 собирают с виноградника, расположенного вокруг башни Марсенс, символа Лаво, устремившейся своими зубцами ввысь. Отбираются только лучшие гроздья с участка площадью 2,5 га. Виноград собирают как можно позже – только один раз в период между 2002 и 2012 гг. сбор урожая начался до 1 октября, и это было в очень жарком 2003 году.

Что касается второй ферментации (малолактической, или «мало» для краткости), которая желательна для шаслы, то Кристиан Дюбуа отмечает: «Без «мало» в вине выражен только сорт, а с «мало» – терруар». Владение Les Frères Dubois усердно – и успешно! – завоевывает признание. Винтаж 2009 года был признан вторым среди вин Шасла из Во, фа-



воритом в винном Гиде Ашетт 2013, получил золотые медали на конкурсе Exrovina в Цюрихе и на Международном конкурсе Шасла (Mondial Du Chasselas) в Эгле, который в первый раз состоялся в 2012 году для демонстрации вин, изготовленных из этого сорта винограда, по выращиванию которого кантон Во является ведущим в мире, располагая 2320 га, что составляет 61% от общей площади виноградников. И еще один факт – Дезале-Марсенс Де ла Тур 1984 года было признано «самым рейтинговым во всех категориях» на Международном конкурсе Шасла (с 93,8 баллами из 100).
www.lesfreresdubois.ch
www.mondial-du-chasselas.com

Семья Дюбуа (слева направо): Грегуар, его отец Кристиан, его брат Фредерик (на переднем плане) и дедушка Марсель.



Башня Марсенс, построенная в XIII веке (впервые упомянутая в 1272 г.), - эмблема Лаво и Дезали. Принадлежит муниципалитету Пьюдо.



Сбор урожая в Лютри,
Ле-Шатляр.

Блез Дюбу (Blaise Duboux) «ПАРКЕРИЗОВАННЫЙ» ПУРИСТ



*Его вина DÉZALEY,
выдерживаемые в чанах
на тонких осадках, никогда
не знали дубовых бочек.*

48-летний Блез Дюбу с гордостью заявляет, что он представляет семнадцатое поколение виноградарей своей семьи в Эпессе. Предок, давший семье имя, был нотаблем из Кафедрального собора в Лозанне по имени Леопардо де Боско. Он эмигрировал из Турина в 1242 году, чтобы ухаживать за виноградными лозами в Сен-Сафорине.

Три владения, о которых рассказывалось выше, по площади больше - Блез Дюбу располагает всего 5-ью га. «Это самое большое, что вы можете обработать в одиночку. У меня только

один постоянный работник и несколько временных, к помощи которых я прибегаю во время обрезки лоз и уборки урожая». Инженер-энолог (*ingénieur-œnologue*), окончивший единственную в Швейцарии школу виноделия в г. Шанжен, расположенном между Лозанной и Женевой, мсье Дюбу владеет двумя виноградниками «Гран-крю»: Calamin (0,5 га) и Le Dezaley (1,5 га).

Единственный ребенок у своих родителей и отец трех дочерей-подростков, он вернул в семейный бизнес процесс ферментации в 1988 году и возродил всю технологию в 2011. Бывший сотрудник Prométerre, организации по оказанию консультационных услуг в сфере виноделия, Блез Дюбу имеет ответы на все вопросы, когда дело доходит до превосходных свойств Dezaley. «Слово терруар по-прежнему описывает их лучше всего, означая сочетание почвы, материнской породы, водного режима, уклона и климата. Не говоря о том, что мы называем «три солнца» - Солнце в небе и его двойное отражение: от озера и каменных стен террасы, которые создают настоящий атомный реактор!»

Блез Дюбу производит два вина Dezaley. Его Haut De Pierre изготавливается из винограда со старого виноградника площадью 0,5 га. «Старейшим лозам по 47 лет, младшим - 26». В хорошие и плохие годы виноградник дает 3000 бутылок. Второе вино, его Дюбу получает 12 000 бутылок, называется Corniche (букв. горный карниз) от названия

панорамного вида, который открывается на Дезали, когда едешь из Эпесса в Шексбре. «Виноградник Le Dézaley обязан своей репутацией цистерцианским монахам. Они были теми, кто очистил и освоил крутые склоны!» И именно там, на самых крутых склонах, где сошли ледниковые отложения и почва окрасилась в оранжево-красный цвет, растет виноград, из которого он делает свое Haut De Pierre.

Истинный пурист, мсье Дюбу говорит, что тяготеет к «органическому, экологичному виноградарству». С течением времени он усовершенствовал процесс ферментации, стараясь обходиться без промышленных дрожжей или, на худой конец, использовать обычные дрожжи, которые гарантируют получение сухого вина. Его Dezaley выдерживаются в чанах на тонком осадке - он никогда не использует дубовые бочки.

Не будучи членом Barony of Le Dézaley Блез Дюбу является президентом Arte Vitis, ассоциации, которая в течение десяти лет объединяет тринадцать из самых известных винных владений кантона, а с весны 2013 года - сообщества виноградарей Лаво. Он был глубоко тронут тем, что бюллетень Роберта Паркера «Wine Advocate» признал его Dezaley Haut De Pierre. «В каждом поколении, начиная с XIX века, женщина из нашей семьи обязательно отправлялась в США - Нью-Йорк, Лос-Анджелес или Флориду.» www.blaiseduboux.ch
www.arte-vitis.ch

Дегустационные ЗАМЕТКИ

В течение нескольких сессий Пьер Томас (РТ) и Джеффри С.Кингстон (ЖК) дегустировали продукцию наших четырех виноделов - самые последние вина Dezalet, а также два винтажных.

MÉDINETTE 2011,
ВЛАДЕНИЕ LOUIS BOVARD, КЮЛИ

Активно желтое; в носе – нотки аниса с белыми цветками, теплого камня; открытое; довольно энергичная атака, маслянистая в среднем диапазоне; хорошая длина; гибкое; в послевкусии желтые фрукты и миндаль (РТ). В носе нотки лимонной цедры, переходящие в яблоко и ананас, ванильные нотки в середине вкуса; выразительная структура, долгое пряное послевкусие (ЖК).

MÉDINETTE 2008,
ВЛАДЕНИЕ LOUIS BOVARD, КЮЛИ

Активно желтое; пряный нос (напоминает вино 2011), нотки засахаренного имбиря; проникающая атака с ароматом лимонных цукатов; хорошее полноценное послевкусие; сохранившее молодость и свежесть (РТ). Ананасовый букет в носе; хорошо структурированное и весьма кислотное; действительно танцует во рту! (ЖК)

MÉDINETTE 2001,
ВЛАДЕНИЕ LOUIS BOVARD, КЮЛИ

Глубокий золотистый цвет; в носе нотки варенья с оттенком мяты и сушеных трав, намек на грибы и подлесок; аромат апельсиновой кожуры и лимона в середине вкусовой фазы; мощное; третичные ароматы уже присутствуют; комплексное, возвращается к кислотности, энергичное вино с заключительной ноткой мандарина (РТ). В носе минеральные нотки и лимонная кожура; несколько тяжеловатое, характерное вино со средней структурой; во вкусе смесь извести и травянистых ноток; его яркость и свежесть впечатляет, если учесть, что ему 12 лет! (ЖК)

DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR 2009,
VASE NO. 4, LES FRÈRES DUBOIS SA, КЮЛИ

Желтое, золотистое; открытый нос имеет хорошую интенсивность с нотками очень спелых желтых фруктов, персика; мощная, выдержанная атака; елейный вкус с масляной нотой; насыщенное, зрелое вино, утонченное и сложное; стойкое послевкусие с медовыми и минеральными нотками (РТ).

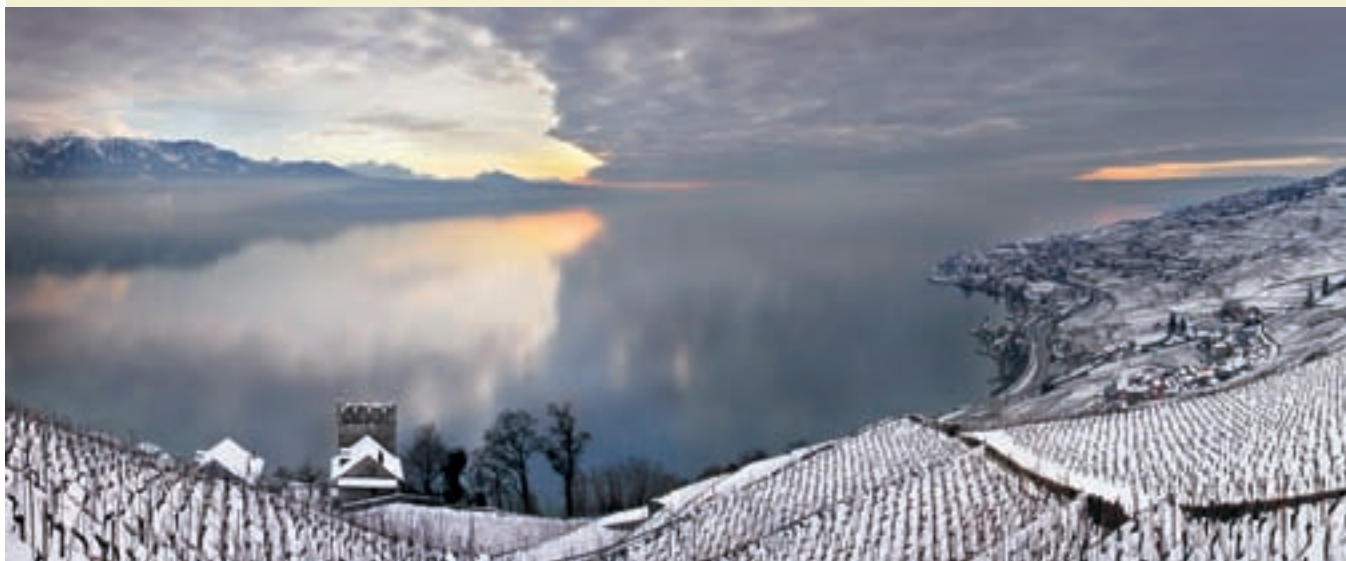
DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR 2004,
VASE NO. 4, LES FRÈRES DUBOIS SA, КЮЛИ

Золотисто-желтое; ароматы маракуйи и спелого манго в носе подтверждаются в атаке; очень живое, объемное с богатым ощущением и настойчивостью во рту; нотка алычи в послевкусии; очень тонкое вино позднего урожая (20 октября) (РТ).

DÉZALEY MARSENS DE LA TOUR 2000,
VASE NO. 4, LES FRÈRES DUBOIS SA, КЮЛИ

Золотистые всполохи; в носе лимонная вербена и лимонные цукаты; нюансы поджаренного хлеба и пряностей в атаке; хороший объем на нёбе; сбалансированное, с нотками лакрицы и слегка горьковатым послевкусием; очень выдержанное (РТ).

Виноградник над башней
Марсенс зимой.



CHEMIN DE FER 2011,
ВЛАДЕНИЕ LUC MASSY, ЭПЕССЕ

Активно желтое; маслянистый, молочный нос с последующим ароматом спелых манго; вкус начинается с карамельной атаки; мощное и оригинальное; полнотелое, выдержанное; заканчивается нотками желтых фруктов и миндаля (РТ). Нос немного закрыт; идеальный баланс между сладким яблоком и жимолостью; элегантное, тонкое вино со сладким послевкусием (ЖК).

CHEMIN DE FER 2009,
ВЛАДЕНИЕ LUC MASSY, ЭПЕССЕ

Глубокий золотистый цвет; нос: спелый, солнечный, с намеком на горящую спичку; гибкая атака, цукаты; богатый, полный, маслянистый вкус; низкая кислотность; нотки меда акации; слегка конфетное послевкусие, похожее на калиссоны из Экс-ан-Прованс (миндальное тесто и лимон) (РТ). Обилие минеральных и жимолостных ноток, которые врываются в нос; насыщенное и округлое с ноткой перезрелости; курага; выразительное послевкусие; сфокусированное, твердое вино (ЖК).

CHEMIN DE FER 2000,
ВЛАДЕНИЕ LUC MASSY, ЭПЕССЕ

Активный золотистый цвет; нос: сушеные бананы, жареные лесные орехи и сухофрукты; полнотелая, маслянистая атака; хорошая свежесть; горелые нотки с миндальным молоком и карамелью; великолепное вино, маслянистое, весьма последовательное и удивительно честное (РТ). Пряные и ванильные нотки в носе с ароматами дыни; великолепно сбалансированное (ЖК).

HAUT DE PIERRE 2011,
ВЛАДЕНИЕ BLAISE DUBOUX, ЭПЕССЕ

Золотисто-желтое; в носе минеральный тон с землистыми нотками; свежая атака, богатые ощущения во рту, живица (не древесный сок!); минеральность; белые цветы в середине вкуса; мощное, почти танинное, хорошо держится в середине вкуса, слегка солоноватое с небольшим оттенком углекислого газа (СО₂) в послевкусии (РТ). Минеральный нос с нотками липового цвета; ванильная атака, округлое в середине вкуса с прекрасным ароматом кураги; интересный контраст между весьма сдержанным, тяжелым носом и открытым, богатым вкусом; чрезвычайно насыщенное и зрелое; сладкое, чуть лимонное послевкусие (ЖК).

HAUT DE PIERRE 2010,
ВЛАДЕНИЕ BLAISE DUBOUX, ЭПЕССЕ

Золотистый цвет; тонкий, полный нос с ароматами айвового желе, желтых фруктов, сладковато-пряная нота; полнотелая атака; свежая груша, манго; достаточно сложное; нотки СО₂; великолепное долгое послевкусие (РТ). Пряный минеральный нос; богатое и округлое в середине вкуса, с нотами сладкого персика и ванили; долгое послевкусие (ЖК).

HAUT DE PIERRE 2003,
ВЛАДЕНИЕ BLAISE DUBOUX, ЭПЕССЕ

Золотистый цвет; полный сливочный нос с ароматом панеттоне и лимонными нотами; атака напоминает имбирный пряник; длинное и свежее вино с привкусом цукатов, ноткой меда и ароматом грушевого пирога (РТ). Этот винтаж был изготовлен во время аномальной жары в Европе, и на вине это отразилось: нос экзотических фруктов (маракуи) в сочетании с кустовым персиком и сладким абрикосом; насыщенное, зрелое и концентрированное (ЖК).



ДОКТОР ДЖОРДЖ ДЕРБАЛИАН

Доктор Джордж Дербалиан - винный критик нашего издания Lettres du Brasseur и основатель компании Atherton Wine Imports в северной Калифорнии. Он является не только одним из основных импортеров дорогих, качественных вин в США, но и имеет заслуженную репутацию одного из самых уважаемых знатоков и дегустаторов вин в мире. Каждый год д-р Дербалиан совершает поездки по винодельням Европы и США, встречается с производителями вин, владельцами винных домов, а также другими ключевыми фигурами в сфере винного бизнеса. В течение года ему доводится дегустировать (без преувеличения!) тысячи молодых и выдержанных вин.

ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ







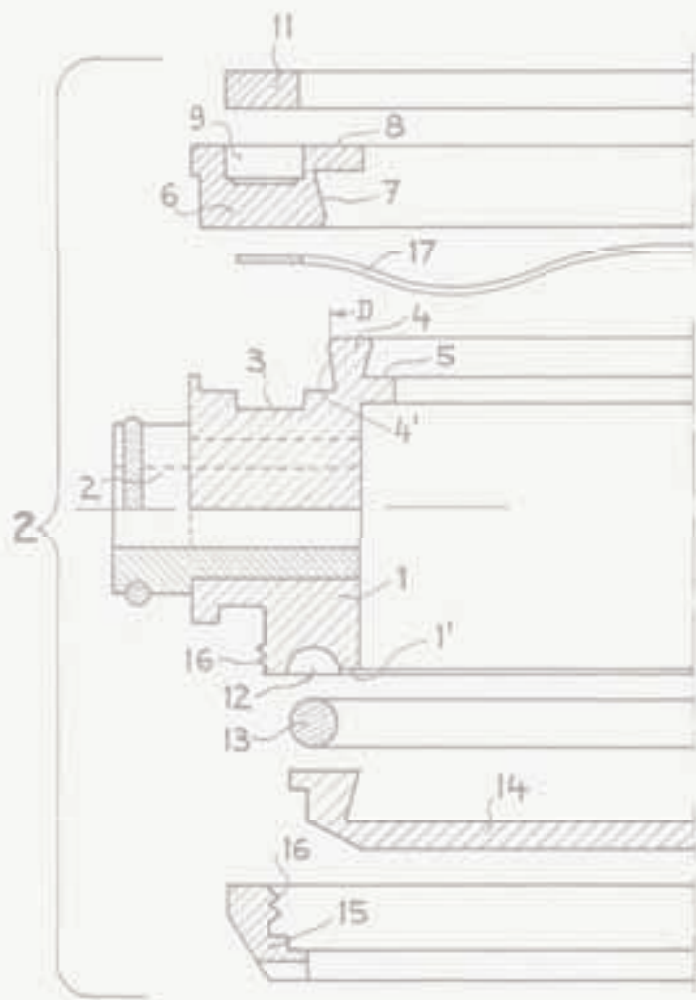
ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

FIFTY FATHOMS

История и легенда

Рождение и развитие легенды





Сегодня, на рубеже своего 60-летия, часы Fifty Fathoms по праву считаются легендой. Легендой с богатой исторической основой. История этих часов непростая, поскольку в ней соединились две линии: линия Жан-Жака Фихтера, президента Blancpain на протяжении трех десятилетий - с 1950-1980, который был страстным дайвером, и линия двух французских офицеров - капитана Роберта «Боба» Малубье и лейтенанта Клода Рифо из элитного подразделения подводных пловцов, которые были уполномочены найти часы для ведения подводных военных операций. Когда две эти линии пересеклись, родилась легенда.

Компания Blancpain еще не была «частью уравнения», когда Малубье и Рифо начали поиск подходящих часов, что случилось вскоре после окончания Второй мировой войны. Оба офицера рассматривали часы как один из самых важных элементов снаряжения дайвера, поэтому вместе они разработали перечень технических требований к ним, если хотите, спецификацию. Протестировав те, которые имелись на французском

рынке, они пришли в ужас, поскольку результат оказался буквально-таки катастрофическим – все часы были маленького размера с абсолютно не читаемыми под водой показаниями и, что самое недопустимое, водонепроницаемыми. Безнадёжно водонепроницаемыми.

Со своей стороны, мсье Фихтер слыл страстным дайвером. Любовь к подводному спорту воспламенила в нем дух изобретательства. Личный опыт дайвера позволил Фихтеру определить главные требования к дайверским часам и начать воплощать свои идеи в жизнь. Первый пункт в его списке был очевиден: водонепроницаемость (вспомните главный недостаток часов, которые протестировали Малубье и Рифо!). И Жан-Жак Фихтер придумал двойное уплотнение на заводную головку часов. Поскольку заводная головка не была завинчивающейся, его идея обеспечения герметичности предусматривала защиту часов от проникновения воды и на тот случай, если головка окажется случайно вытянутой из корпуса во время пребывания дайвера под водой. Для этой цели и было предназначено второе уплотне-

Вверху справа:
Жан-Жак Фихтер, президент
Blancpain в 1950-1980.

Вверху слева:
Фихтер занимается дайвингом
в Южной Франции.



СТРАСТЬ ЖАН-ЖАКА ФИХТЕРА К ПОДВОДНОМУ плаванию подвигла его на создание основополагающих для *Fifty Fathoms* изобретений

ние. Свое изобретение Жан-Жак Фихтер запатентовал. Вторая его придумка относилась к вращающемуся безелю, который использовался для измерения времени погружения. Перед тем, как нырнуть, дайвер должен был провернуть безель и установить нулевую отметку напротив минутной стрелки, после чего с помощью этой стрелки и шкалы на безеле можно было считывать время его пребывания под водой. И снова во главу угла была поставлена проблема безопасности. Как дайвер г-н Фихтер прекрасно понимал, что стóит случайно сдвинуть безель, жизненно важный показатель сойдет с места. И тогда он придумал и запатентовал запорный механизм, предотвращающий случайный сдвиг безеля. Оригинальный запорный механизм предусматривал кнопку на безеле, только при нажатии на которую тот проворачивался. Это устройство позволило не только предотвратить случайный сдвиг, но и защитить безель от соли и песка, нарушавших его работу. Был получен и третий патент, связанный с завинчивающейся задней крышкой корпуса. Проблема заключалась в том, что

при завинчивании крышки уплотнительное кольцо на ней могло перевернуться и не встать на место. Жан-Жак Фихтер придумал систему, позволяющую устранить риск этой возможности. Согласно его идее уплотнительное кольцо следовало устанавливать в паз с дополнительным металлическим ободком, фиксирующим положение уплотнения.

Читаемость показаний, особенно в мутной воде, тоже была жизненно важна для дайверских часов. Поэтому г-н Фихтер решил увеличить их размер и использовать контрастное сочетание – белое на черном, а также люминесцентное покрытие на стрелках и индексах. Он считал также, что часам необходим автоматический подзавод, который позволил бы минимизировать износ заводной головки и ее прокладок, неизбежный при ручном заводе. И наконец, зная из личного опыта, что подводная среда изобилует источниками магнитного поля, г-н Фихтер считал необходимым оснастить свои часы внутренним корпусом из мягкого металла, защищавшим механизм от остаточного магнетизма.



Oct. 27, 1959

J. J. FIECHTER

2,909,893

WATCH CASE

Filed June 14, 1955

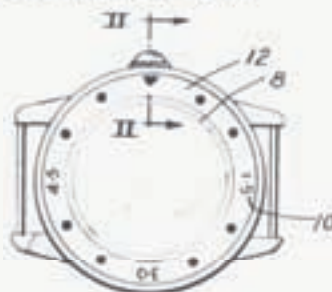


Fig. 1.

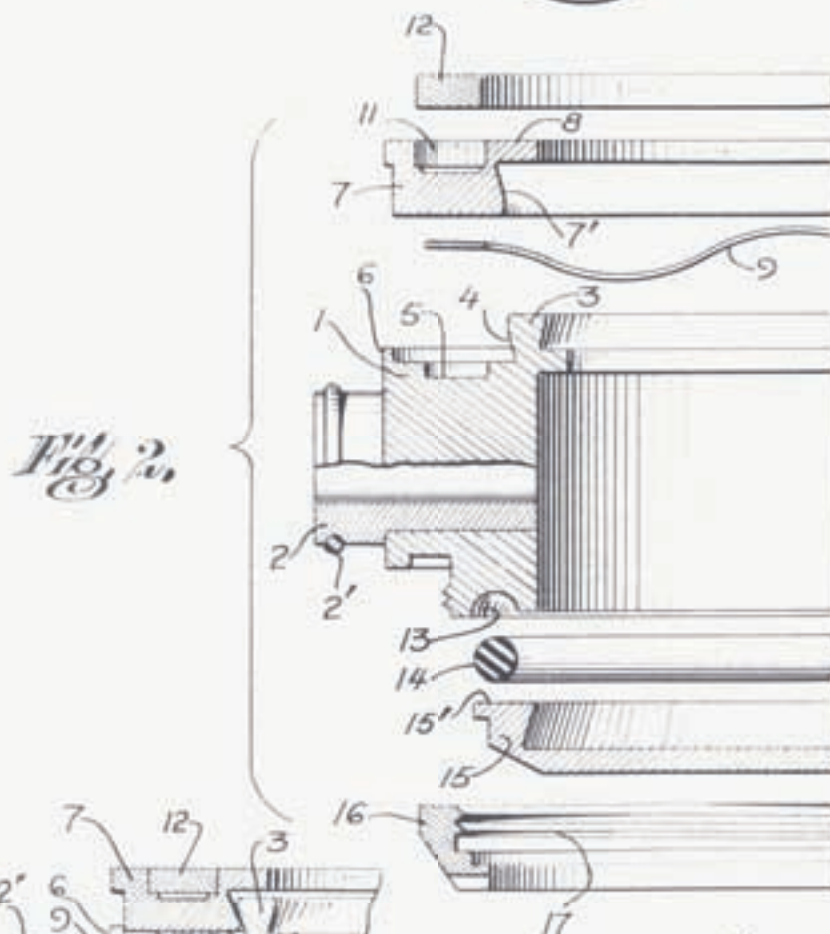


Fig. 2.

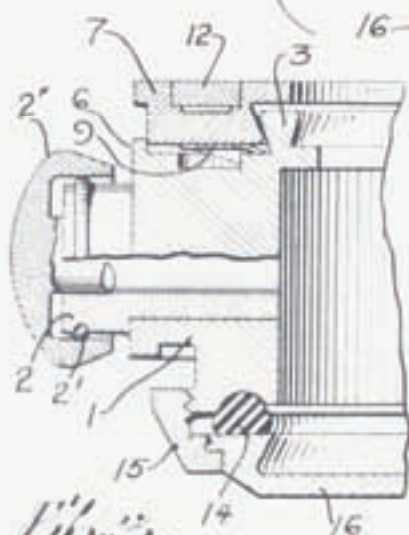


Fig. 3.

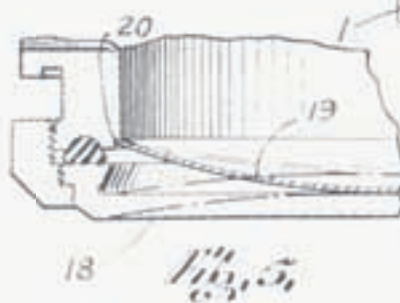


Fig. 4.

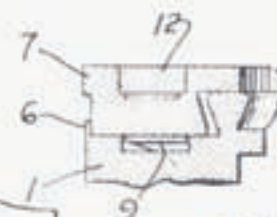


Fig. 5.

INVENTOR

Jean Jacques Fichter

BY *Brown & Neward*
ATTORNEYS

Существует выражение - «великие умы мыслят одинаково», прекрасно подходящее к ситуации с разработкой концепции дайверских часов, которая велась независимо друг от друга Малубье и Рифо во Франции и Фихтером в Швейцарии. Обе стороны сформировали идеи, определяющие идеальные часы для подводного плавания. Но если Малубье и Рифо сделали это сквозь призму требований для военных миссий французских боевых дайверов, то Фихтер сделал это на основании собственного гражданского опыта глубоководных погружений. Создав часы, воплотившие его идеи, Фихтер предоставил их французам для тестирования. Fifty Fathoms прошли его с честью и стали обязательным элементом снаряжения подводных пловцов элитного подразделения ВМС Франции, а позже и военно-морских сил других стран.

ПОЧЕМУ «FIFTY FATHOMS»?

Обратимся к Шекспиру



Мсье Фихтер назвал свое творение «Fifty Fathoms». На ум ему, когда он думал о названии часов, пришла песня Ариэля из трагедии Шекспира «Буря»: «Отец твой спит на дне морском. Он тиною зятанут. И станет плоть его песком, кораллом кости станут», - пел Ариэль. В оригинале это звучит так: «Full fathom five thy father lies; Of his bones are coral made...»! (букв. «... надним сажень пять...»). В голове Жан-Жака Фихтера долго резонировало слово «fathom» – сажень, и он решил использовать его, добавив число «fifty» – пятьдесят, а не «five» - пять, потому что словосочетание «пять сажень» никак не ассоциировалось с глубоководным погружением. А пятьдесят сажень в те годы, когда дайвинг только зарождался, считались максимально возможной глубиной, на которую мог опуститься дайвер.

Однако у французской стороны возникла загвоздка с поставкой. Несмотря на то, что Fifty Fathoms блестяще прошли все тесты, которым подвергли их Малубье и Рифо, прямую поставку часов осуществлять было невозможно. Французское правительство выдвинуло требование, заключавшееся в том, что все снаряжение бойцов, включая часы, должно было быть отечественного производства. Для решения этой проблемы Blancpain договорилась о сотрудничестве с Spirotechnique, дочерней компанией французского холдинга Air Liquide. Это сотрудничество было вполне оправданным, поскольку Spirotechnique занималась продажей дайверского снаряжения в широком ассортименте. Одна из марок компании носила название «Aqualung», и именно она стала торговой маркой, под которой продавались часы Fifty Fathoms.

Деловое партнерство Blancpain с Spirotechnique привело еще к одному, веховому в истории компании, событию – встрече с Жак-Ивом Кусто. Именно семья жены Кусто владела холдингом Air Liquide, благодаря чему Жак-Ив получил возможность тесно сотрудничать с Spirotechnique в совершенствовании водолазного скафандра, который тоже продавался под маркой «Aqualung». Кусто выбрал часы Fifty Fathoms для своей

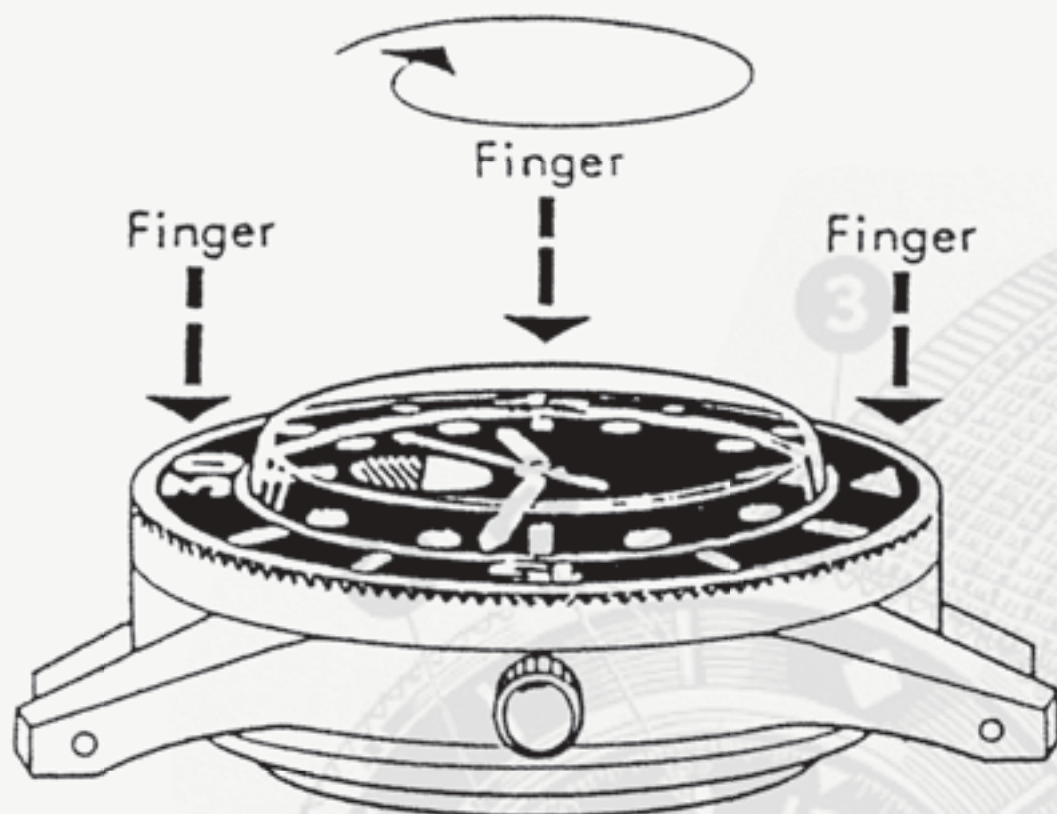


FIG. B

команды, которая сняла известный документальный фильм «Безмолвный мир», получивший «Оскар» и «Золотую пальмовую ветвь».

Поклонники часов Blancpain давно спорят об отличительных признаках часов Fifty Fathoms самого первого поколения. Г-н Фихтер определил их исчерпывающий перечень: треугольная нулевая отметка на вращающемся безеле (в более поздних моделях треугольник был заменен на ромб); слова «Rotomatic» и «Incabloc» на циферблате (впоследствии обе надписи были убраны); арабские цифры «12», «3», «6» и «9»; заводная головка гладкой круглой формы для минимизации риска того, что она может зацепиться за сети и случайно быть вытянутой (в дальнейшем головка делалась рифленой).

Коллекционеры хорошо знают, что в течение трех десятилетий, пока Жан-Жак Фихтер воз-

главлял компанию, было выпущено множество вариаций на тему основополагающей модели Fifty Fathoms. И хотя невозможно описать все модификации канонической модели, появившиеся в процессе ее тридцатилетней эволюции, некоторые ее вехи хотелось бы отметить.

В качестве первой логично будет назвать добавление новой функции – индикации влажности. Это было пожелание со стороны французского и американского ВМФ. Если влага все-таки удавалось каким-то образом проникнуть внутрь часов, диск, располагавшийся на отметке «6 часов», менял цвет с синего на красный, сигнализируя о проблеме.

Следующее важное нововведение, как ни странно, вызвало замешательство у большей части дайверов, признавших Fifty Fathoms самыми надежными среди профессиональных

часов. Это произошло тогда, когда президент компании г-н Фихтер добавил на циферблат... окошко даты. Конечно же, он понимал, что индикация даты не так уж и важна при глубоководном погружении, но посчитал ее вполне целесообразной функцией и после некоторого колебания все-таки сделал это. Резонанс, вызванный этим нововведением, иллюстрирует письмо одного дайвера: «Я люблю свои дайверские часы. Но в них есть одно странное маленькое окошечко, цифры в котором время от времени меняются». Оригинальное описание традиционной смены даты на индикаторе, происходящей каждые 24 часа, не правда ли? Сегодня споры о целесообразности включения индикации даты в список технических характеристик Fifty Fathoms кажутся смешными. В современном мире, когда дайверские часы стали своего рода «шиком» и многие усложнения в них никак не связаны с подводным плаванием, они нарасхват у коллекционеров, которые считают, что подобные компликации лишь добавляют часам привлекательность. Поэтому в сегодняшней коллекции Fifty Fathoms имеют место не только часы с индикацией даты, но и хронографы, модели с полным календарем с индикацией фаз Луны, а также турбийоны.

Слева:
Инструкция по использованию оригинального фиксирующего безеля.

Долгое время недооцененной оставалась версия Fifty Fathoms «No Radiations» выпущенная в 1950-х. Согласно легенде перечеркнутый

желтый круг с символом радиоактивности и надписью «No Radiations» был признаком «гражданских» часов, отличающим их от «военных», в которых для подсветки стрелок и меток использовались радиоактивные материалы, такие, например, как радий. История, рассказанная г-ном Фихтером, несколько иная. Да, надпись «No Radiations» ставилась на часы Blancpain, в которых в качестве люминесцентного покрытия на стрелках и метках использовался тритий. Но! В то время на мануфактуре Blancpain тритий использовался во всех часах Fifty Fathoms, включая часы для военных пловцов. Радий не применялся никогда! Надпись указывала не на отличие одних часов от других, а на отсутствие каких-либо материалов и веществ, способных вызвать беспокойство.

Еще одной версией канонической модели, выпущенной Blancpain в эпоху правления Жан-Жака Фихтера, были часы в форме «подушки» без ушек. Заказ поступил от германских военных, и с тех пор различные вариации этого дизайна включались в коллекцию Fifty Fathoms. Особенно популярны они были в 1970-е. Модели, изготовленные по заказу германских военных, имели на циферблате надпись «3Н», помещенную в круг. Особенно примечательной была версия, в которой вращающийся наружный безель был заменен вращающимся кольцом на циферблате.



История Fifty Fathoms не была бы полной без главы, посвященной Алану В. Торнеку, продавцу бриллиантов с 40-й улицы Нью-Йорка. Он был связан с г-ном Фихтером через брата последнего - Рене, который жил в Америке. Хотя тетя Фихтера, Бетти, начала продавать механизмы часов Blancpain в США еще до войны (таможенные пошлины делали экономически невыгодной продажу готовых часов), положение марки на американском рынке значительно упрочилось после начала сотрудничества между Фихтером и Торнеком. Именно Алан Торнек увидел возможность снабжения американского ВМФ часами Fifty Fathoms. Требования военных были весьма высоки, и продукция ни одной из американских часовых компаний не отвечала им. (Не стоит забывать при этом, что после войны часовая индустрия США была как раз на подъеме.) Однако Blancpain не могла поставлять свои часы в США напрямую потому, что отечественное производство было одним из требований военного ведомства. Но Алан Торнек нашел выход. Он организовал небольшую испытательную лабораторию с тем, чтобы часы тестировались и сертифицировались на территории США. Торнек заключил контракт с Blancpain, и знаменитые «Milspec 1» стали часами американских военных пловцов. Помимо соответствующей надписи на циферблате часы отличались матовой отделкой корпуса. Однако первый заказ, сделанный американцами после того, как было преодолено столько трудностей, оказался несколько обескураживающим. Заказанное количество часов

составило 611 штук! И никаких объяснений, откуда правительство взяло столь странную цифру.

Позднее была выпущена и версия «Milspec 2». Особенностью этой сугубо специальной серии были пониженные магнитные свойства. Это означало, что количество магнитного материала в часах было сокращено до минимума с тем, чтобы они не могли случайно активировать триггеры с магнитным пуском. Например, в бомбах и торпедах. Корпус моделей часов этой серии был выполнен из специальной стали, обладавшей пониженными магнитными свойствами по сравнению с традиционной нержавеющей сталью. Все компоненты механизма, которые обычно изготавливались из стали, были выполнены из бериллия, материала более легкого, чем сталь, но для военных нужд

Слева:
Винтажная модель
«No Raditions».

В ТЕЧЕНИЕ МНОГОЛЕТНЕЙ ИСТОРИИ модели *Fifty Fathoms* появилось множество ее модификаций, но все они оставались верны своей дайверской миссии

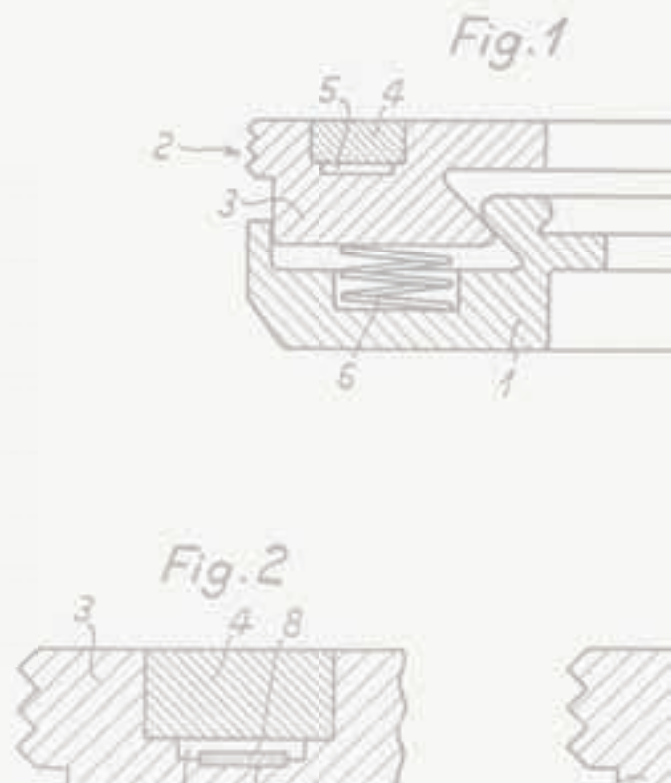
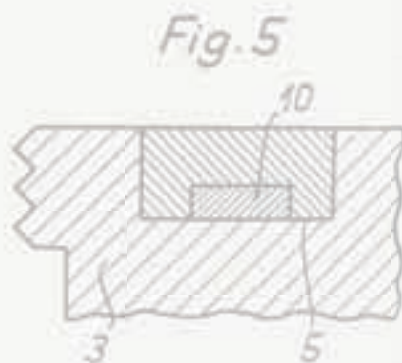
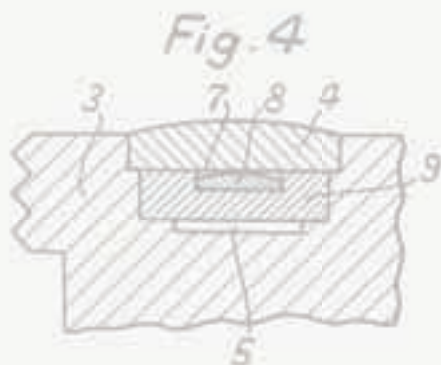
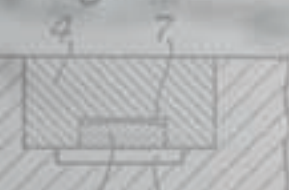




Fig. 3





Watch - Wrist Submersible
400 Foot Non-Magnetic

MIL-W-22176A(SHIPS)

OPERATING INSTRUCTIONS

TORNEK - RAYVILLE

DEPTH 400 FOOT  NON-MAGNETIC

SELF-WINDING

Setting Time & Synchronization

- ① Fasten watch on wrist.
- ② Wind stem 20 times.
- ③ When second hand reaches 12 o'clock position, pull stem into setting position. This stops second hand on marker.
- ④ Turn stem to set minute and hour hands exactly at time shown on master clock.
- ⑤ When master clock's second hand reaches 12, push stem on watch. This starts watch's second hand in synchronization with master clock.



FIG. A

Timing a Dive

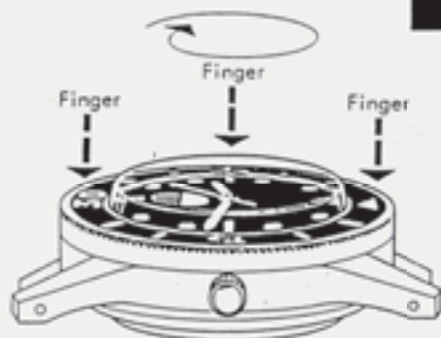


FIG. B

- ① Push down outer dial with 3 Fingers. (picture left)
- ② Turn outer dial to set its index opposite the minute hand at start of timing (picture right).



FIG. C

- ③ Number of minutes elapsed is read on outer dial (read "8 minutes" on picture below).



FIG. D

WARNING:

This watch contains radioactive material. Personnel handling and using this watch should be cautioned against opening the watch or in any way exposing the compound the elapsed time ring, dial, or hands. If the watch becomes damaged or unserviceable, it should be returned to designated supply points for disposal or repair in accordance with existing instructions. Packaging and marking of damaged watches to be returned shall be at least equal to that specified for new watches. If radioactive material is exposed, carefully wrap the watch and seal all joints in wrapping and packaging, or seal the watch in a plastic bag to assure no leakage of radioactive material to the exterior of the package.

TORNEK - RAYVILLE
75 WEST 45TH ST., NEW YORK

- ④ Humidity Indicator: As long as blue section can be distinguished from pink section, there is no humidity in the watch. When whole indicator is pink, water moisture has penetrated the watch and it should be returned for repairs.

долговечность и стойкость к образованию царапин были не так уж и важны. С учетом сугубо военного предназначения часов их корпус был матирован дробеструйной обработкой во избежание риска отражения. Вся серия часов имела маркировку на циферблате «Milspec» (без «2»). Эти очень специфичные, крайне редко встречающиеся сегодня часы, вторым названием которых, данным им Торнеком, было TR-900, были выпущены в очень ограниченном количестве – 780 штук было поставлено ВМС США в 1964 году и еще приблизительно 300 часов – в 1966.

В начале 1980-х Жан-Жак Фихтер ушел с поста президента Blancpain, что временно приостановило дальнейшую эволюцию линии Fifty Fathoms, пока почти 20 лет спустя, в 1999 году не появилась ее новая модель из коллекции Trilogy. Это случилось уже в эпоху Жан-Клода Бивера.

Но окончательное возвращение легендарной модели произошло под руководством Марка А. Хайека. В 2003 году были выпущены три лимитированные юбилейные серии по

50 часов, каждые из которых сегодня высоко ценятся коллекционерами. Юбилейная коллекция стала прелюдией к настоящему возрождению, которое датируется 2007 годом. И сейчас линия Fifty Fathoms – один из столпов ассортимента компании. Она значительно расширилась – ведь каждый год, начиная с 2007, ее пополняют все новые модели. •

*Когда дирижерская палочка
перешла от Фихтера к Марку А. Хайеку,
эволюция Fifty Fathoms возобновилась*

Внизу:
Юбилейная лимитированная
серия 2003 года.

Справа:
Жан-Жак Фихтер сегодня.







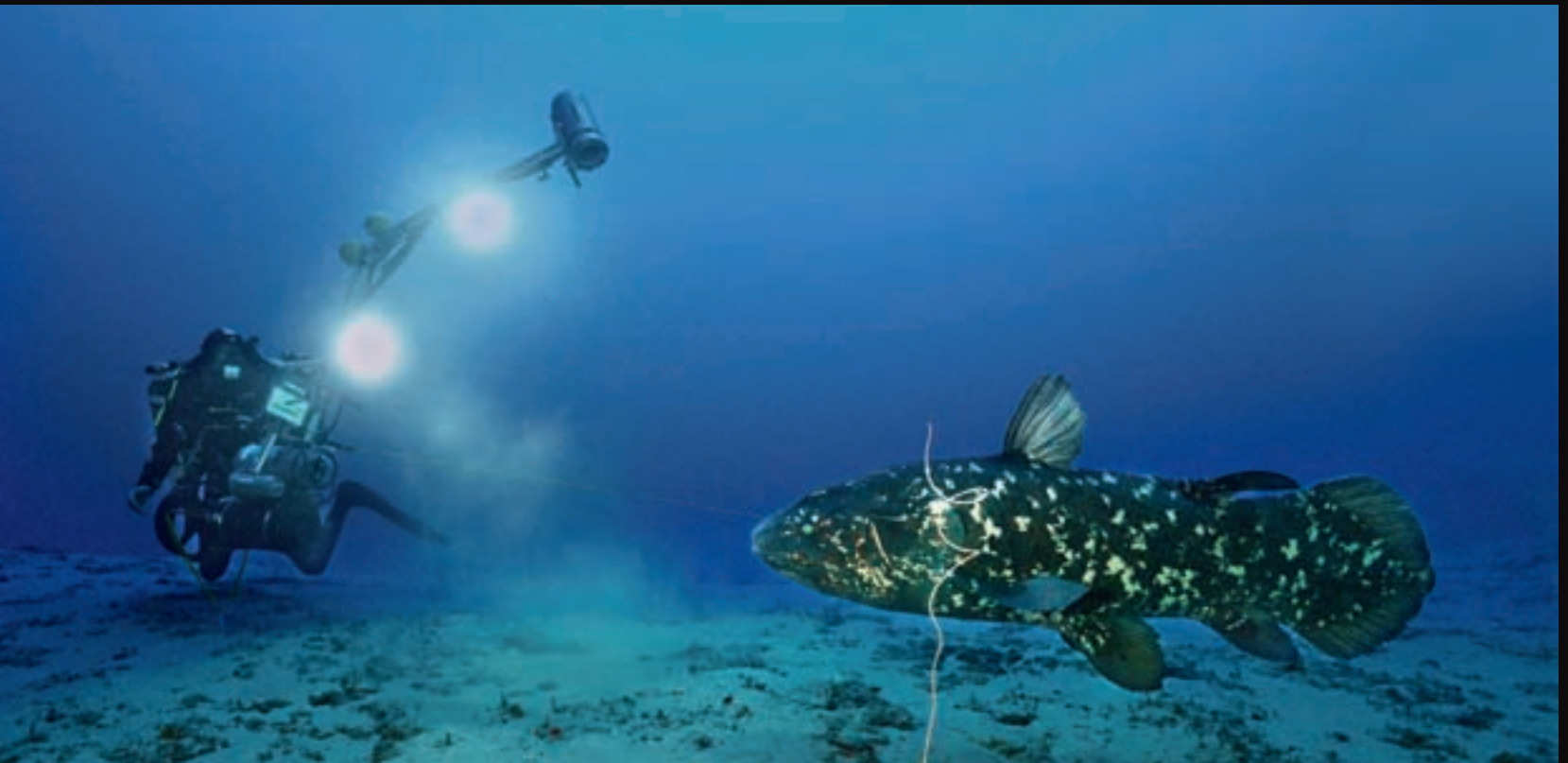
Гомбесса

РЫБА, БРОСИВШАЯ ВЫЗОВ

Времени

Blancpain является спонсором экспедиции Лорана Баллесты

В нынешнем году известный французский дайвер, морской биолог и фотограф Лоран Баллеста при поддержке компании Blancpain решил предпринять экспедицию в царство латимерий, настоящих «живых ископаемых». Они обитают у берегов Южной Африки, куда и направился Лоран в сопровождении команды ученых и дайверов. Публикуем его первые впечатления, а большую статью, охватывающую все аспекты экспедиции, читайте в следующем номере «Lettres du Brassus».



12 апреля 2013. При накате ветровых волн судно взмывает вверх и падает вниз. Но моя решимость столь же сильна, сколь и шаткость положения, поскольку я пытаюсь усидеть на шпангоуте понтона с 80-ю килограммами снаряжения за спиной. По привычке бросаю взгляд на часы, с помощью рифленной заводной головки выставляю показатели на ноль, в том числе стрелку глубиномера. Я готов. Во рту пересохло, и мне едва хватает слюны, чтобы протереть маску для предотвращения запотевания. Близится момент, когда я, кувыркнувшись назад, начну опускаться во тьму с ее завораживающим свечением на глубину более 100 метров – туда, где безраздельно властвует гомбесса, или латимерия, которую я рискну назвать старейшей рыбой на Земле. Я стремился вернуться сюда в течение четырех лет. Кажется, что в моем животе все стянулось в тугий узел – впрочем, мне знакомо это ощущение. Такова цена желания побывать в невероятных глубинах. Со мной такое уже бывало, даже здесь: первый раз – в 2009 году, когда мы не достигли своей цели; затем – в 2010, когда у нас все получилось. Каким будет для нас 2013?

По крайней мере, я надеюсь, что нам удастся проверить наши ноу-хау. В 2010 мы подтвердили свой профессионализм, поднявшись из глубин с фотографиями, на

которых впервые была запечатлена встреча человека и латимерии. Сегодня же необходимо использовать эти технические ноу-хау для развития науки и расширения наших познаний. А это значит, что на этот раз мы не удовлетворимся просто встречей с легендой. Мы должны изучить ее. Конечно, составление научных протоколов на глубине 120-145 метров – задача не из легких, но зато крайне увлекательных!

Вместе с исследователями из парижского Музея истории природы мы три года посвятили обсуждению методов, которые могли бы использовать, и созданию оборудования для их реализации. Настало время проверить, были ли мы вправе надеяться. Сработают ли наши исследовательские приемы? Что ж, чтобы выяснить это, много времени не потребовалось.

Едва я достиг дна, как увидел их. Три латимерии и почти на том же месте, где мы расстались три года назад. Не претерпевшие изменений с незапамятных времен, латимерии несут в себе анатомические следы позвоночных, вышедших из воды 370 миллионов лет назад. Латимерии считались вымершими 65 миллионов лет назад до тех пор, пока одна из них не была обнаружена в рыбачьей сети в 1938 году. Эта находка ошеломила научное сообщество. Она и

сегодня считается одним из важнейших зоологических открытий XX века. Облегчение, удивление, восторг – ни одно из этих слов не соответствует в полной мере моим чувствам.

Но времени прислушиваться к своим ощущениям у меня не было, пора было действовать. Я включил трехметровую камеру *giraffe*, оснащенную двумя шарнирными «руками» длиной 1,5 метра, оборудованными на концах высокоскоростными камерами, способными делать до 1000 фотографий в секунду. Камеры синхронизированы, и я должен был лишь контролировать двойной видеоискатель с двумя экранами. Я подплыл ближе и с помощью лазерных указателей откорректировал положение камер. Когда зеленые точки скользнули по чешуе латимерии, я нажал кнопку...

Пролетело сорок дней, наполненных смелыми и захватывающими экспериментами. Мы изучали латимерию в ее собственном мире, будучи первыми, кто сделал это посредством скуба-дайвинга. Это было вызовом нашему профессиональному дайверскому мастерству и... сбывшейся мечтой естествоиспытателя. •

ТЕКСТ: Лоран Баллеста

Он привез в Лозанну
средиземноморскую
кухню и любовь
к оливковому маслу

La Table D'EDGARD

ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН





ПРИВЕРЖЕННОСТЬ ШЕФ-ПОВАРА БОВЬЕ *средиземноморской кухне не означает, что он полностью отказался от своих гастрономических корней – классической кулинарии*

В Лозанне март, но зима, похоже, не собирается сдавать свои позиции. На площади Сен-Франсуа люди плотно затянули шарфы на шеях, не оставив холодному воздуху ни единого шанса добраться до них. Дыхание пешеходов, спешащих со станции вверх по склону, вырывается видимыми облачками белого пара. На рю дю Гран-Шен, ведущей от Сен-Франсуа к «Lausanne Palace Hôtel», подмерзла слякоть. Войдите в отель через главный вход, поверните направо, в конце холла - налево, и вы окажетесь... согретым ласковыми лучами солнца. Потому что, несмотря на зимнюю погоду снаружи, шеф-повар Эдгар Бовье в своем ресторане «La Table d'Edgard» предпочитает угощать гостей блюдами средиземноморской кухни, наполненными теплом южного солнца и вкусом оливкового масла.

Что вдвойне примечательно, так это тот факт, что мсье Бовье родился в кантоне Вале, который, будучи расположенным в низине, хоть и не может соперничать с долиной Жу за право считаться самым холодным районом Швейцарии, но и пальмами, тропическими садами и другими атрибутами жарких стран тоже похвастаться не может. Наш герой происходит из семьи поваров – отец и дед Эдгара были шеф-поварами в их семейном бистро в Сен-Леонардо. Сейчас оно перешло в руки сестры Эдгара, то есть к третьему поколению семьи Бовье. Заложенные в Эдгара Бовье гастрономические основы были абсолютно классическими, отражающими вкусы жите-

лей Вале, а значит, изобилующими маслом и сливками. Не было никаких отклонений от этого пути и в начале его обучения вне семейного ресторана – сначала в Сьоне, неподалеку от Сен-Леонардо, а затем в Сен-Морице.

Все радикально изменилось в следующем пункте его обучения – на греческом острове Корфу, где сливочно-масляная пуповина, соединявшая его с кухней Вале, была немедленно обрезана. Это случилось в момент знакомства Эдгара со средиземноморской кухней, которую Бовье полюбил раз и навсегда. В Греции Эдгар провел три года, осваивая абсолютно новую для него вкусовую палитру ингредиентов.

Затем последовала череда самых разных мест с их климатическими и гастрономическими особенностями, и это походило на качели – «туда-обратно». Несколько лет в знаменитом «Hotel Olden» в Гштааде с его классической кухней, затем мишленовский ресторан в «Hotel Negresco» в Ницце, кухню которого определило средиземноморское месторасположение. Кто победил в поединке сливки/масло vs. оливковое масло стало ясно, когда Эдгар Бовье возглавил ресторан отеля «Hermitage» в предместье Цюриха в 1990 году. Именно там он внедрил нечто абсолютно радикальное для этого самого традиционалистского из швейцарских городов – средиземноморскую кухню. В то время ресторан, где шефствовал Бовье, был единственным местом в Швейцарии с кухней в



средиземноморском стиле (за исключением разве что Тичино, кантона на границе с Италией). Но приверженность Бовье средиземноморской кухне вовсе не означает, что он полностью отказался от своих корней – классической швейцарской кулинарии. По его собственным словам, основы его поваренного искусства все-таки остаются классическими.

Стоит только высунуть нос наружу из двери «Palace Hôtel» и обозреть зимний пейзаж, как тут же напрашивается вопрос – а откуда Бовье берет продукты для своих пропитанных солнцем блюд, находясь в самом центре швейцарских Альп? Ответ заключается в целой сети поставщиков, и эту сеть Бовье «плел» многие годы. Его основные поставщики продуктов солнечного средиземноморья находятся в Ницце, Милане и Провансе, то есть всего в 12 часах езды от Лозанны. Несколько раз в год мсье Бовье совершает короткие поездки на юг, чтобы побродить по средиземноморским рынкам и, в частности, по Кур Салея в Ницце, в поисках новых источников вдохновения.

В каком-то смысле в кулинарной философии Эдгара Бовье присутствует синтез. Да, его фирменным знаком являются ингредиенты средиземноморских блюд, но Бовье далек от того, чтобы отворачиваться от всего того, что окружает его на родине. Дичь, сезонные грибы, даже... масло и сливки, когда блюдо того требует, по-прежнему остаются в его репертуаре.

Если взяться за перечисление основных отличительных признаков кухни Эдгара Бовье, то первым, несомненно, идет оливковое масло. Часто говорят, что Европу пересекает граница под названием «сливочное/ оливковое масло», и Средиземноморье расположено, конечно же, на «оливковой» стороне. Но этот традиционный средиземноморский императив Бовье трактует по-своему и в ходе трапезы предлагает гостям несколько видов оливкового масла. Для него обычное дело, если для блюд из широкого ассортимента, предложенного в меню, он использует семь-восемь видов масла с отчетливо различным ароматом: более акцентированное масло подается к рыбе с ярко выраженным запахом; с более тонким ароматом – к гребешкам; с фруктовыми нотками – к лангустину. Однако никогда Бовье не использует горькие зеленые масла, которые иногда встречаются в Тоскане.

Второй отличительной чертой кухни Бовье является стремление к простоте того, что и как выложено на тарелке. Его главное правило заключается в том, что на ней не должно быть более трех основных ингредиентов, поскольку каждому из них следует выказывать уважение и преподносить в его естественном виде. По мнению шеф-повара, если на рынке предлагаются великолепные свежие гребешки, зачем превращать их во что-то другое? Продукт должен всегда оставаться на тарелке звездой и в том виде, каким наделила его природа.

Стремление Бовье избегать ненужного вмешательства проявляется уже в амюз-буш, который он называет *Côté Sud* (букв. южное побережье). Классическая провансальская пицца поднимается на более высокий уровень благодаря использованию оливкового масла Taggiasco. Одновременно предлагается и фокачча с артишоком, тимьяном и вялеными помидорами – это сочетание заставляет

Справа вверху: Основной зал ресторана, из окон которого открывается вид на Женевское озеро и горы, в глубине зала можно увидеть открытую кухню.

Справа внизу: Накрытый стол





немедленно забыть о том, что на дворе зима. Напоминающий брускетту, хотя и более изысканный, салат « Ниццкий» (или «Нисуаз») состоит из тунца в сочетании с артишоком, помидором и перепелиным яйцом, сбобреными оливковым маслом яркого цвета. *Côté Sud* включает и более «синтезированные» блюда. Так, например, в *Tartine de jambon Iberico aux truffes et ricotta* испанский паштет из ветчины Pata Negra символизирует южную составляющую, а черные трюфели – явно северную. Но какого бы происхождения ни был этот микс, он восхитителен своим агрессивным, насыщенным вкусом.

Рыба занимает важное место в репертуаре Бовье. И как всегда, самым суровым испытанием для шеф-повара является барабулька – «усилитель» малейшей поварской ошибки; едва заметная промашка губительна для блюда. *Rouget à la plancha en salade d'artichauts barigoule et noisettes du Piémont Huile d'olive Taggiasche et vinaigre vieux de Modène* в исполнении Бовье – это идеальная интерпретация барабульки, с одной стороны поджаренной до хрустящей корочки, а с другой – едва припущенной. Восхитительно свежая рыба подается с нарезанным сердечком артишока в неожиданной комбинации с жареным фундуком, приправленными «винегретным» соусом. Изысканно и совсем несложно. Фундук не только улучшает текстуру блюда, он оттеняет вкус барабульки и артишока.

Текстуре блюда придается особое значение и при приготовлении лангустина: *Fleur de courgette soufflée, Croustillant de langoustine, sauce au citron de Menton et câpres de Pantelleria*. Жареная вермишель покрывает одну сторону приготовленного до прозрачности лангустина, возлежащего на цветке цуккини, заполненном воздушным рыбным муссом. Композиция аранжирована оливковым маслом с фруктовым вкусом, каперсами, лимонным

конфи и тонкими ломтиками молодого цуккини. С каждым откушенным кусочком лангустин приобретает новый вкус: солоноватый от каперсов, с кислинкой от конфи, землистый от цуккини.

Время от времени шеф Бовье импровизирует и предлагает *Langoustines, en brochette de romarin, linguine au pistou, condiment au citron de Menton*, тонко акцентируя все составляющие этой комбинации. Стебель розмарина придает тонкий аромат и вкус лангустины – только чтобы обозначить свое присутствие, но ни в коем случае не конкурировать с естественной сладостью рыбы. Столь же деликатными вкусовыми нюансами представлены долька ментонского лимона и лингвини с соусом «песто», и перемежать вкус всех составляющих блюда – особое удовольствие.

C Turbot grillé aux asperges de Nogaret et à la badiane Tapenade d'olives Taggiasche от Эдгара Бовье весной можно забыть о том, что в Лозанне свирепствует непогода. Палтус готовится на гриле с минимальным вмешательством, что позволяет рыбе сохранить собственный вкус. Он гарнируется спаржей в двух вариациях: слегка пассированной в масле и в виде темпур. Соус на спаржевой основе смешан с кер-

РЫБНЫЕ БЛЮДА ЗАНИМАЮТ ВАЖНОЕ МЕСТО в репертуаре Бовье, и он большой мастер в их приготовлении

Вверху:
Turbot grillé aux asperges de
Nogaret et à la badiane,
tapenade d'olives Taggiasche

Внизу:
Fleur de courgette soufflée,
croustillant de langoustine,
sauce au citron de Menton
et câpres de Pantelleria





велем и еще одним сюрпризом – звездчатым анисом, с добавлением оливкового масла с тонким вкусом и ароматом. Умелость повара – вот ключ к успеху этого блюда, ведь анис может затмить вкус и палтуса, и спаржи, стоит чуть «переборщить» с ним. У Бовье же он – лишь неярко выраженная завершающая нотка в соусе, делающая его вкус более глубоким и выразительным.

Неудивительно, что в меню Бовье всегда присутствует паста. Отличный пример – *Poêlée de pistes et raviolis à la Nissarde Olives picholines, Tomate confite et basilic*. Блюдо представляет собой равиоли с начинкой из мангольда и отличается удивительной легкостью и свежестью по сравнению с равиоли, наполненными традиционным сыром. Оно подается с обжаренными кальмарами, вялеными помидорами и базиликом. Для заправки выбрано оливковое масло Frantolio с насыщенным фруктовым вкусом. Завершает гастрономическую фантазию томатное конфи.

«Сладкое мясо» в компании со сморчками нельзя считать оплотом средиземноморской кухни, но оно идеально отражает готовность Бовье иногда нарушать правила. Хотите назвать это элементом фьюжн-кухни, пожалуйста! Так как дело происходит весной, в меню предлагается *Ris de veau cuit en casserole aux fèves et petits pois, morilles farcies* со свежими бобами и стручковой фасолью. Зобная железа достаточно большая, и это позволяет поджарить ее до хрустящей корочки снаружи, сохранив внутри воздушность. Что касается сморчков и сезонных овощей, то какое сочетание можно считать классическим? Правильно, с чесноком. Чесночная начинка сморчков если и не делает блюдо абсолютно южным, все же приближает нас к этому.



ОТ СЕМИ ДО ВОСЬМИ СОРТОВ ОЛИВКОГО МАСЛА используется в ходе одной трапезы

Весна чувствуется и в *Agneau de lait des Pyrénées aux deux cuissons, artichauts piquants, Oignons d'une pissaladière*. Если вы ищете повод для ссоры с европейскими гурманами, попробуйте назвать лучшую ягнятину. *Agneau de Sisteron, agneau de pré-salé de Pauillac, Spanish lamb, agneau des Pyrénées* – у всех этих сортов есть преданные сторонники. Поэтому весьма рискованно провозглашать, что нет ничего лучше, чем *Agneau de lait* в исполнении Бовье, и все же... На тарелке ягнятина присутствует в двух вариациях: ребрышко и кусочек ноги, поджаренные до хрустящей корочки.

Вверху:
Poêlée de pistes et ravioli à la Nissarde, olives picholines, tomate confite et basilic

Страница слева:
Ris de veau cuit en casserole aux fèves et petits pois, morilles farcies

В ПОДХОДЕ БОВЬЕ НЕТ НИКАКИХ хитростей: пусть ингредиенты говорят своими естественными голосами

Одним из главных блюд в меню является *Pigeon de Vendée à la grille, jus goûteux aux abats, croustillant de blettes*. Как правило, голубь не подлежит глубокой прожарке (стоит передержать его, и испортится не только текстура мяса, но и вкусовая палитра птицы – вместо сочной сладости вы почувствуете привкус печени да еще с душком. Такая ошибка недопустима на кухне!). Во время приготовления соуса на основе бульона Бовье использует один трюк – часто голубиные *abats* (субпродукты) подаются вместе с грудками, а Бовье добавляет их в соус, поджарив до хрусткости, привнося дополнительную глубину как во вкус, так и в текстуру. Бедро голубя подается на «подложке» из вяленой репы.

Меню ресторана «La Table d'Edgard», безусловно, относится к средиземноморской кухне, но когда дело доходит до сырной тарелки, то скептики могут отдыхать. Все сыры поставляются из кантона Во, столицей которого является Лозанна. Однажды вечером на моей тарелке лежали Томм де Ружемон, Рюбло и Грюйер-карамель. К сожалению, эти сыры редко встретишь за пределами Во и никогда – за пределами Швейцарии. Все три сорта заслуживают того, чтобы посетить ресторан хотя бы ради них, особенно Томм де Ружемона и выдержанного Грюйер-карамель. Я уже давно предпочитаю Томм де Ружемон (иногда его называют Томм Водаузский) в качестве идеального компаньона

Agneau de lait des Pyrénées
aux deux cuissons, artichauts
piquants, oignons d'une
pissaladière.





для оставшегося в бокале красного вина. А если ваше знакомство с Грюйером не идет дальше пластиковых упаковок из супермаркета... Забудьте! Потому что редкий и выпускаемый в малых количествах Грюйер-карамель производит неизгладимое впечатление.

Те, кто выбрал меню для дегустации, молитесь, чтобы в нем в этот день оказался *Trilogie glacée aux agrumes d'Amalfi, Champagne rosé et filet d'agrumes*. Десерт, в принципе, не может претендовать на звание «здоровой пищи», но если поразмыслить шире, то в концепции Бовье десерт предлагает не только освежающую передышку от перемен основных блюд, но и обладает в контексте «здоровой пищи» определенной добродетелью. Как следует из названия, десерт представляет собой трио сорбетов из цитрусовых - лимона, грейпфрута и апельсина, сдобренных розовым шампанским. В моем представлении – абсолютно здоровая пища.

Яркий вкус и сокращенное до минимума или полное отсутствие теста характеризуют два других десерта. *Crème légère de mascarpone, Cœur coulant aux cassis, Meringues croquantes* - это цилиндр белого шоколада, наполненный муссом из маскарпоне и увенчанный густым сиропом из черной смородины и шариком черносмородинового сорбета. Довершают шедевр меренговые трубочки, пропитанные черносмородиновым ликером. *Allumettes glacées à la rhubarbe et fraises Gariguettes, sorbet au yogourt à la Grecque* подходит весеннему сезону по всем статьям, ведь появляются первый ревень и клубника самого востребованного французского сорта Gariguettes. В десерте присутствует лишь тонкая вафельная пластинка, служащая подложкой для ревеня. Если бы ее не было, естественная сладость классического сочетания ревеня и клубники была бы чрезмерной. Аналогично и йогуртовый сорбет лишь акцентирует или, если хотите, служит изысканным контрапунктом фруктам.

Минимум теста присутствует и в *Fin sablé aux framboises et à la vanille croustillant au citron jaune, sorbet de lime*. Как и в случае с ревенем, тонкая пластинка песочного теста служит основанием башни из свежей малины с ягодным пюре с акцентами двух цитрусовых. Легкий, яркий, освежающий десерт.

Когда Эдгар Бовье «импортировал» средиземноморскую кухню в Цюрих, это было, несомненно, революционным событием. Сегодня в Лозанне, где она больше не воспринимается как нечто радикальное, кухня шеф-повара Бовье является, скорее, возбуждающей альтернативой традиционной водуазской кухне и замечательным способом забыть о суровой зиме, а если дело происходит летом - сделать его теплее и солнечнее. •



Правая страница сверху:
Trilogie glacée aux agrumes d'Amalfi, champagne rosé et filets d'agrumes

страница внизу:
Allumettes glacées à la rhubarbe et fraises Gariguettes, sorbet au yogourt à la grecque







ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

Villeret Seconde
RÉTROGRADE
DATE

То что выглядит как простое
усложнение, по сути,
вовсе не такое простое

Одна из радостей коллекционера часов - найти модель, которая предлагает визуальные «действия» на циферблате. Эрудиты могут придаться, настаивая на том, что у всех часов на циферблате происходит некое действие, если они исправны, конечно. Но следить взглядом за, скажем, минутной стрелкой, мерно движущейся вокруг циферблата, несколько усыпляющее занятие, а уже если зафиксировать взгляд на часовой стрелке, то над вами, без сомнения, будет установлено опекуновство, а часы вместе с остальными вашими земными сокровищами будут отданы под контроль попечителя. С точки зрения зрелищной ценности, карусель и турбийон Blancpain занимают верхние места в пирамиде ухищрений. В них много чего происходит, просто ураган различных движений! При этом и карусель, и турбийон являются усложнениями высшего порядка.

А какие из усложнений попроще приятны глазу? Возьмите, например, Villeret Seconde Rétrograde Date с интригующим движением на циферблате ретроградной секундной стрелки, два раза в минуту возвращающейся в исходную позицию. Для часовщиков, термин *rétrograde* означает индикацию, осуществляемую с помощью стрелки, движущейся по дуге с мгновенным изменением курса для возобновления движения из начальной точки. Хотя скорость движения ретроградной секундной стрелки такая же, как у классической, визуальная привлекательность часов значительно выше, так как каждые 30 секунд стрелка совершает мгновенный, почти неуловимый глазом прыжок на нулевую отметку и снова начинает отсчет. Blancpain не была первой, кто использовал усложнение в виде ретроградного секундного указателя в наручных часах. В разные годы это делали и другие великие часовые дома. Однако в этом часовом усложнении таится

ПРИ РАЗРАБОТКЕ РЕТРОГРАДНОГО усложнения *blancpain* сделала ставку на изысканный дизайн

немало технических сложностей. В предыдущих интерпретациях ретроградного механизма использовалась конструкция, в которой к шестерне маленькой секундной стрелки добавлялась зубчатая передача. Эта передача, в свою очередь, приводила в действие храповый механизм, который перемещал секундную стрелку. В момент окончания движения стрелки храповик должен был выйти из зацепления с непрерывно вращающимся центральным колесом, быстро вернуться в исходное положение и вновь войти в зацепление. И здесь возникают две очень серьезные технические проблемы. Во-первых, это повторное зацепление храповика после возвращения на ноль. Когда зубчатые колеса разъединяются в конечном положении секундной стрелки, а затем повторно входят в зацепление на нулевой позиции, относительное положение зубьев является случайным. В совершенном мире зубья храповика попадают во впадины центральной шестерни, и жизнь прекрасна! Мы имеем идеально плавный перезапуск механизма стрелки. Беда в том, что мир не совершенен. А это значит, что велика вероятность того, что при возвращении на ноль зубья храповика «упадут» прямо на зубья центральной шестерни, и только после отскока или двух они, наконец, войдут во впадины и установятся, как положено. В результате будет иметь место сильный толчок или скачок в начале движения секундной стрелки. Конечно, зубья могут и самого начала попасть во впадины, то есть скачок на старте – дело случая.

Справа:
Вид механизма со стороны циферблата. Улитка и спираль – ключевые элементы ретроградного механизма.



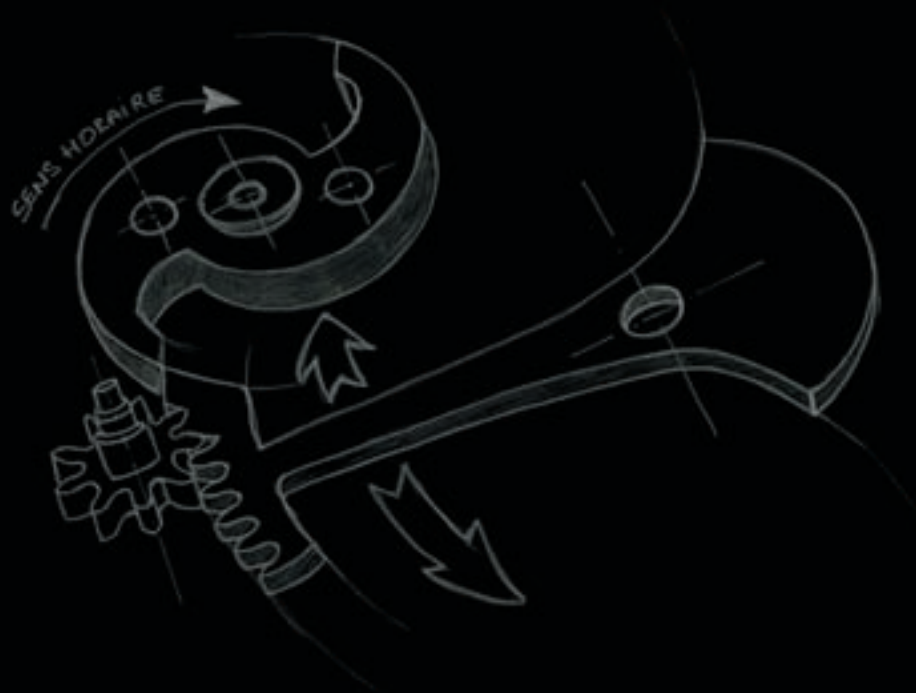


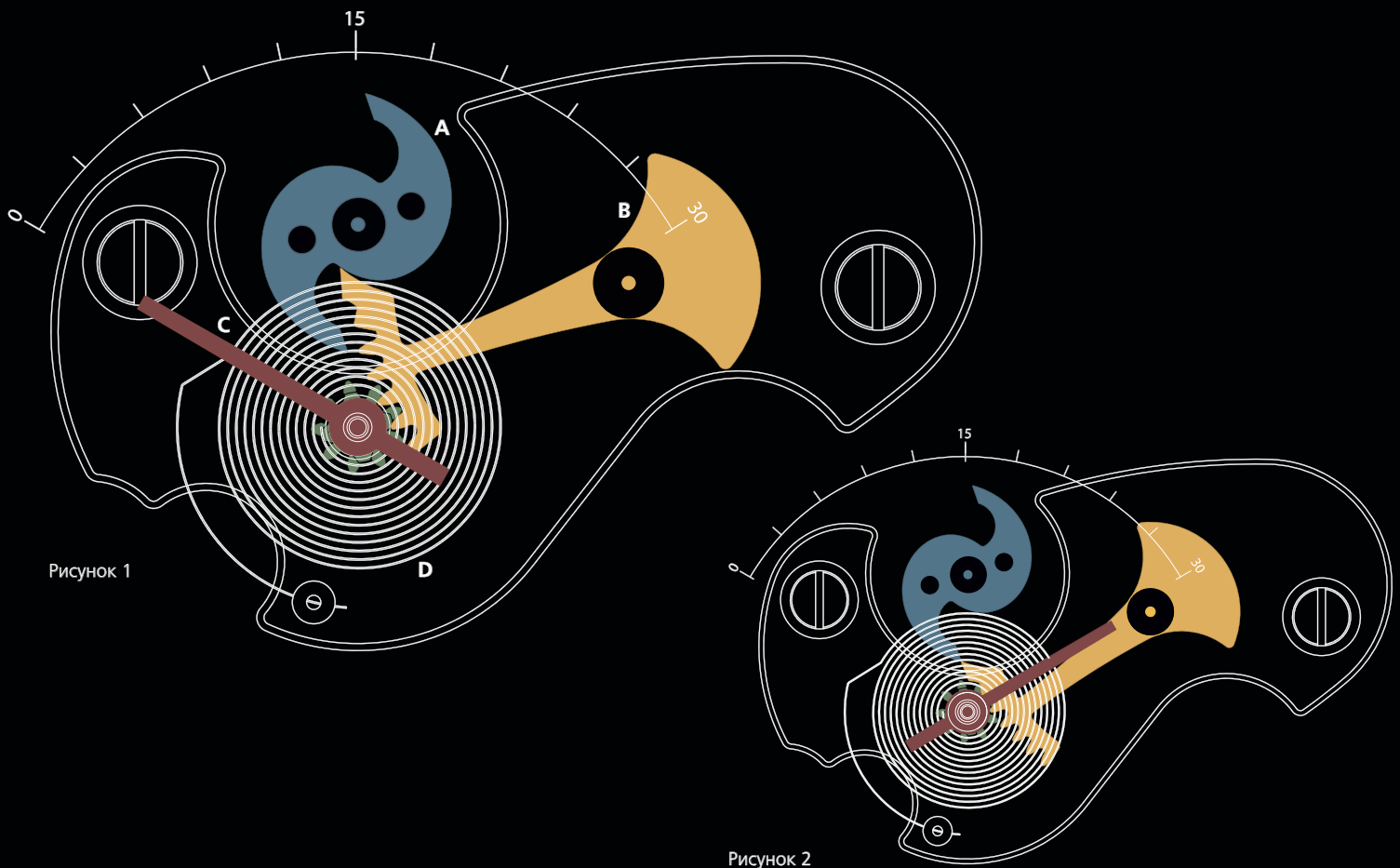
Существовал и еще один недочет в прежней конструкции ретроградного секундного указателя. Все эти довольно резкие сцепления/расцепления колес происходят на валу, установленном непосредственно на спусковом механизме. А это наиболее чувствительная часть зубчатой передачи. На самом деле, этот узел является центром отсчета времени. Регулирование и поддержание правильной и стабильной амплитуды колебаний баланса становятся сложнее с такой системой сцепления/расцепления, закрепленной непосредственно на спуске. Короче говоря, предыдущие конструкции ретроградного секундного указателя были сложны в сборке, капризны в корректировке и, так или иначе, несколько резки в работе.

Конструкторы механизмов на Blancpain разработали и усовершенствовали иную, новую концепцию узла ретроградного секундного указателя, которая позволяет избежать как приведения в действие храповика непосред-

ственно через зубчатую передачу, так и использования вала, прикрепленного к спуску. Вместо зубчатого колеса дизайнеры Blancpain предложили использовать улиточный кулачок, или улитку (для тех из вас, кто составляет словарь французских часовых терминов – «colimaçon»). Хотя храповый механизм и используется, он остается постоянно зацепленным с шестерней секундной стрелки. Улитка и храповик удерживаются между собой с помощью пружины, обеспечивающей плавность движения и, что главное, не допускающей случайного зацепления зубьев после возвращения стрелки на ноль.

МНОЖЕСТВО СПОРНЫХ МОМЕНТОВ
затрудняло изготовление
надежного и отлаженного механизма





На Рисунке 1 показана схема системы Blancpain. Центральное место в модуле занимает улитка «А». Она связана с секундной шестерней и проворачивается один раз в минуту по часовой стрелке. По кромке улитки скользит храповик «В». Как только улитка «А» провернется, храповик сместится и благодаря зацеплению его зубьев и зубьев шестерни, которая прикреплена к секундной стрелке «С», эта стрелка переместится по своему курсу на циферблате. Натяжение системы обеспечивает спиральная пружина «D».

Рисунок 2. Каждые тридцать секунд вращение улиточного кулачка «А» происходит до момента, когда кромка храповика «В» доходит до края улитки, и в этот момент храповик «падает» в одну из двух ее глубоких впадин. Это внезапное «падение» резко отбрасывает секундную стрелку на ноль с энергией, обе-

спечиваемой спиральной пружиной «D», и начинается следующий 30-секундный цикл. Инженеры Blancpain столкнулись с множеством проблем, прежде чем им удалось довести эту конструкцию до практического использования. Во-первых, храповик удерживается напротив улитки с помощью спиральной пружины. Эта пружина обеспечивает мягкий контакт с улиткой, и когда она поворачивается, чтобы подставить свою впадину зубу храповика, храповик элегантно возвращается на ноль. Если пружина окажется слишком тугой, энергии, потребляемой системой, будет слишком много, что неизбежно повлияет на ход часов и обойдется слишком дорого с точки зрения амплитуды колебания баланса и запаса хода. Слишком слабая пружина - и секундная стрелка будет чересчур восприимчива к отскоку, а обнуление будет скачкообразным.

Во-вторых, храповик сам по себе нуждается в противовесе, чтобы сохранять равновесие и нивелировать воздействие ускорений, возникающих вследствие ударов. Это гарантирует плавность работы. Противовесом стала секторная выступающая часть на противоположном конце зубчатой рейки; это решение предотвращает отскок стрелки при ударе.

И наконец, встал вопрос о выборе механизма. Одна из безусловных «рабочих лошадок» Blancpain - калибр 1150 с двумя барабанами и 4-дневным запасом хода. При частоте 21 600 полуколебаний в час, он стал революционным на момент появления, поскольку обеспечивал самый большой запас хода из всех автоматических механизмов, существовавших в отрасли в то время, положив начало тенденции использования механизмов с большим запасом хода. Для часов с ретроградным секундным указателем была выбрана модификация калибра 1150, названная 1160.4. Как и 1150, калибр 1160.4 также оснащен двумя пружинными барабанами, но при этом частота составляет 28 800 полуколебаний в час vs. 21 600 пк/час в 1150. Базовый запас хода модифицированного калибра, однако, несколько ниже - 72 часа. Причина этого достаточно проста - из-за более высокой частоты энергия барабана иссякает быстрее. Чистая математика. Причиной же выбора калибра с более высокой частотой стало стремление обеспечить плавное движение секундной стрелки ретроградного указателя. Из-за дополнительного бремени в виде экс-

тра-пружины для ретроградных секунд на Blancpain были вынуждены ограничить запас хода до 65 часов в том, что теперь именуется калибром 7663.4.

В истории создания механизма ретроградного указателя секунд на Blancpain есть одна интересная глава, посвященная тестированию на надежность. Возглавил этот этап работы Ален Делизе, о котором мы писали в *Lettres du Brassus* №7. И то, что он придумал для тестирования, было поистине потрясающим! Для имитации срока службы испытываемого узла, он взял часовой механизм, удалил из него балансовое колесо с тем, чтобы механизм работал в «безжалостном» режиме и ... как говорят, «*let 'er rip*». Даже при таком суровом обращении новая система, разработанная на Blancpain, доказала свою надежность и функционировала отлично.

Ретроградный секундный указатель классифицируется как «petite» усложнение и, конечно, по сравнению со, скажем, минутным репетиром или каруселью, его и можно было бы назвать «маленьким». Но оглядываясь назад на процесс его создания и проблемы, с которыми пришлось столкнуться, нет ничего «petite» в этом усложнении.

В коллекции Villeret это ретроградное усложнение представлено в двух вариантах: без индикации даты и с индикацией посредством змеевидной стрелки. Обе модели, с и без указателя даты, выполнены из белого или красного золота с корпусом диаметром 40 мм. Все модели из белого золота имеют гильошированный циферблаты, посеребренный для варианта без даты и синий - с датой. Часы без указателя даты из красного золота имеют черный гильошированный циферблат, а с указателем - опалиновый. •







ТЕКСТ: ДЖЕФФРИ С.КИНГСТОН

Женский Chronograph GRANDE DATE

«Деловое» усложнение – хронограф
с тремя счетчиками – воплощено
в удивительно женственной манере.



Объединение целесообразности с женственностью всегда было одной из труднейших задач при разработке дизайна женских моделей, результат решения которой чаще оказывался неудачным, чем успешным. Возьмем, к примеру, современные деловые костюмы. Ткань в тонкую полоску, широкие плечи, угловатый крой. Строгий, лишенный каких-либо прикрас, этот костюм – послание сильных женщин. Рядом с ним мужские костюмы с Сэвил-Роу и Джермин-стрит выглядят даже как-то позитивнее. Настоящая военная форма, разве что за исключением тяжелых ботинок и каски и, может быть, автомата М-16 (хотя кто знает, что лежит в большом портфеле современной деловой женщины?).

Решение добавить «деловое» усложнение – хронограф с тремя счетчиками – в женские часы, но не в ущерб их женской сущности, таило в себе множество опасностей. Стоило дизайнерам допустить хоть одну ошибку, и получились бы часы для пилотов вертолета Black Hawk с циферблатом, ошестившимся дисками накопителей, и выпирающими кнопками-пушерами. Но дизайнеры Blancpain не допустили ни одного промаха! Новые женские часы Chronograph Grande Date с изяществом справились с задачей – счетчики хронографа не только не нарушили гармонию циферблата, доказав свое право присутствовать на нем, но и позволили интегрировать в общий дизайн еще одно усложнение – большое окошко даты.

В отличие от большинства своих коллег, выпускающих женские часы с усложнениями, компания Blancpain строго придерживается традиции использования только механических и только собственного производства механизмов. Поэтому логично начать знакомство с новым женским хронографом именно с него. В механизм с автоматическим подзаводом новой женской модели успешно интегрированы все технические особенности мужского хронографа. Он оснащен колонным колесом, отвечающим за функции хронографа. Наличие обязательного атрибута лучших *haut de gamme* хронографов – колонного колеса – чувствуется сразу: по плавному, мягкому нажатию кнопок, чем не могут похвастаться более простые хронографы. Механизм новой модели на базе калибра 26F8G, как и большинство механизмов для мужских моделей, имеет функцию «flyback». Разовое нажатие на кнопку возврата на «0» останавливает хронограф, обнуляет все показания и

ТРАДИЦИОННЫЕ СЧЕТЧИКИ ХРОНОГРАФА
не имеет четко очерченных контуров,
благодаря чему циферблат отличается
исключительной гармонией







В технически передовом механизме с колонным колесом нет компромиссов

запускает хронометраж снова. Чтобы сразу стало понятно, что новый калибр 26F8G – принадлежность женских часов, задняя крышка корпуса хронографа выполнена прозрачной, и через нее хорошо виден золотой гравированный ротор автоподзавода в форме цветка: из красного золота в часах из красного золота, из белого золота – соответственно, в часах из белого золота; а желтое золото ротора выступает в паре с нержавеющей сталью корпуса.

Безусловно, циферблат – это главный визуальный элемент часов. В новой модели он выполнен из перламутра и в моделях из драгоценных металлов акцентирован двумя изящными дугами бриллиантового павэ. Все пять индикаторов сбалансированы в гармоничной симметрии. Так, в положении «12»

часов расположен эксцентричный указатель часов и минут с римскими цифрами. Счетчики хронографа находятся на отметках «6» и «9» часов под «бриллиантовыми» дугами. Стрелка в центре циферблата – это секундная стрелка хронографа. И наконец, в положении «6» часов находится большое окошко указателя даты. Дизайнеры Blancpain решили не идти проторенным путем и не выделять резко контуры минутного и часового счетчиков хронографа, что характерно для мужских моделей. В новых часах индикация плавно перетекает одна в другую благодаря органичной интеграции различных указателей в общий контур перламутрового циферблата. Они имеют место быть, но не доминируют. Усложнение «большая дата» с индикацией в двойном окошке впервые использовано в женской модели. В данном случае оно не только предлагает огромное преимущество в том, что касается удобочитаемости, но и обеспечивает мгновенную смену даты ровно в полночь в отличие от большинства аналогичных усложнений в моделях других марок, в которых процесс смены даты растягивается на часы.

Диаметр часов Chronograph Grande Date вполне в духе времени – 38 мм. В обеих золотых версиях безель, корпус и циферблат декорированы бриллиантами, заводную головку также венчает бриллиант-кабошон (всего около 2,3 карата). Модель из нержавеющей стали украшена мелкими бриллиантами по безелю (0,84 карата). Версия хронографа из красного золота представлена либо на белом ремешке из кожи страуса, либо на черном – из кожи аллигатора; часы из белого золота предлагаются на белом ремешке из кожи страуса или синем – из кожи аллигатора; сатинированный каучуковый или синий из кожи аллигатора ремешок – принадлежность стальных моделей. Все ремешки снабжены традиционными застежками-пряжками. •



ТЕКСТ И ФОТОГРАФИИ: ИВ ЖЮНО

ПАРОХОДЫ

крупнейшего в Западной Европе природного озера.

Что связывает всех этих людей: Дэвида Боуи, Коко Шанель, Чарли Чаплина, Фила Коллинза, Жана Кокто, Алена Делона, Федора Достоевского, Эрнеста Хемингуэя, Одри Хепбёрн, Фредди Меркьюри, Марселя Пруста, Огюста Родена, Михаэля Шумахера и Петра Чайковского?





Все эти люди жили когда-то или живут сегодня на берегах Женевского озера в Швейцарии или во Франции. Им всем выпало счастье любоваться красивейшими, теперь уже историческими, пароходами, которые бороздят водную гладь озера вот уже 190 лет.

«Всегда по часовой стрелке!» - говорит человек в комбинезоне, обучающий трех береговых матросов правильно сматывать швартовый трос. Когда я приблизился, чтобы сделать снимок, он коротко представился: «Шено». Честно говоря, я никогда не думал, что именно так впервые встречу с Первым Капитаном, «адмиралом» CGN – Главной навигационной компании Женевского озера.

ЧТОБЫ ПОЗНАТЬ СЕКРЕТЫ навигации на Женевском озере, требуется время

Человек, возглавляющий флот из 16 судов, вмещающих от 150 до 1200 пассажиров – очень скромный. Как и сама страна, Швейцария. В Берне, например, можно столкнуться на улице с министром правительства, идущим домой с покупками из бакалейного магазина.

Оливье Шено поступил на работу в CGN в возрасте 17 лет юнгой, ответственным за фалинь. Ступенька за ступенькой поднимался он по карьерной лестнице, пока в 1999 году не занял свою теперешнюю должность. В целом ему потребовалось пятнадцать лет на то, чтобы стать Капитаном. Понадобилось немало времени, чтобы познать секреты навигации на озере, которое, несмотря на свою красоту, весьма коварно. Еще три года ушло у мсье Шено

на то, чтобы с должности Второго Капитана, имеющего право управлять дизельными судами, подняться в табели о рангах до Первого Капитана – звания, обеспечивающего доступ к «Чаше Грааля», т.е. дающего право командовать одним из пяти пароходов *Belle Epoque* на Женевском озере.

Мне посчастливилось услышать рассказ о личном опыте службы в CGN не только из уст Первого Капитана Шено, но и его предшественника – Первого Капитана Альдо Хеймоца, занимавшего эту должность в течение 20 лет.

Но прежде всего следует понять уникальный характер колесных пароходов, являющихся частью винтажного флота и наследия Женевского озера.

Суда этого флота уникальны не только благодаря своим паровым двигателям, но и мощным гребным колесам, приводящим пароход в движение. У некоторых пароходов колесо находится сзади (они называются заднеколесными судами) – такие речные суда курсируют по р. Миссисипи; другие имеют два колеса, по одному с каждой стороны парохода, и они называются судами с бортовыми гребными колесами. Именно такие входят в состав флота Женевского озера.

Сегодня во всем мире осталось около пятидесяти мореходных колесных судов, и девятнадцать из них – в Швейцарии: 8 – на Женевском озере, 5 – на Люцернском озере, 2 – на Цюрихском, 1 – на Тунском, 1 – на Бриенцском, 1 – на Боденском и еще 1 – на озере Грайфен. Флот колесных пароходов Женевского озера – самый большой в мире по количеству перевозимых пассажиров, и его можно рассматривать как наследие всего человечества. Если



На обороте:
резная фигура над
водорезом «La Suisse» была
восстановлена в 2003 г.
Эммануэлем Боржо,
скульптором-маринистом
из Бретани.

Вверху:
Первый Капитан Оливье
Шено; внизу: его
предшественник - Альдо
Хеймоц (DR).

ЮНЕСКО введет в свой перечень категорию *движимого* культурного наследия, то, вне всякого сомнения, эти суда будут включены в список, как, несомненно, и то, что в него обязательно войдут и некоторые шедевры часового искусства.

В 1823 году первый пароход переез по Женевскому озеру сто пассажиров. Сегодня восемь красивых двухпалубных судов с первоклассными ресторанами могут принять на борт от 550 до 850 человек. Они принадлежат золотому веку швейцарского туризма, а именно, Прекрасной Эпохе - Belle Époque – и ревушим 1920-м. От самого первого парохода, спущенного на воду в 1875 году (его уже нет, конечно же), до последнего, начавшего свою трудовую жизнь в 1927, все они были предназначены для того, чтобы туристы могли полюбоваться красотой открытого Женевского озера и прекрасными береговыми альпийскими пейзажами.

И хотя речь идёт о восьми колесных пароходах флотилии CGN, мы не можем не упомянуть еще об одном, девятом – судне «Geneva», бороздящем гладь озера. Выведенное из эксплуатации в 1974 году в силу почтенного возраста, оно было выкуплено Женевской ассоциацией помощи нуждающимся. Это как искупление для парохода, история которого омрачена трагическим событием - десятого сентября 1898 года Елизавета Австрийская, императрица Сисси, как раз собиралась ступить на его борт, но была убита террористом-анархистом.

В анналах истории флота Женевского озера упоминается еще один пароход - «Venoge». Построенный в 1905 году и предназначенный для грузовых перевозок, этот пароход был первым в мире судном, оснащённым дизельным двигателем. На

смену ему в 1924 году пришел небольшой «Venoge» (37 метров), который до сих пор плавает по озеру и используется для частных круизов, впрочем, как и восемь его «больших братьев» (от 64 до 78 метров), составляющих флот CGN. В летний период восемь пароходов компании совершают и регулярные рейсы.

И как же называются эти восемь «титанов» флота CGN? Семь из них носят названия различных мест: самый старый пароход, спущенный на воду в 1904 году, называется «Монтрё» (S/S Montreux); затем «Ве́ве» (M/S Vevey); «Италия II» (это уже второе судно с названием M/S Italie); «Швейцария» (S/S La Suisse); «Савойя» (S/S Savoie); «Симплон III» (S/S Simplon III) и «Гельвеция II» (M/S Helvetie II). Самый новый из пароходов (1927) был назван в честь реки, пересекающей Женевское озеро – «Рона III» (S/S Rhône III). S/S, M/S? Что это за обозначения для судов? Они что, братья и сёстры? Наши два Первых Капитана объяснили, что да – суда на самом деле имеют пол, но упомянутые сокращения означают всего-навсего их техническую суть: M/S - это *motorship*, т.е. теплоход, а S/S - *steamship*, соответственно, пароход.

ИСТОРИЯ ЭТИХ КОРАБЛЕЙ ОДНОВРЕМЕННО И *история людей, составляющих единое целое со своим судном и объединенных духом солидарности.*

То есть в нашем случае три судна из восьми оснащены дизель-генераторами, которыми в 1950-1970 гг. были заменены их паровые двигатели.

Исключение составляет пароход «Montreux». В упомянутый период он был переоснащен дизельным двигателем, но во время реконструкции в 1999-2001 гг. ему вернули паровой двигатель. Может быть, тем самым было положено начало возвращению и другим судам их исторической сущности?

Но история кораблей – это еще и история людей. Их невозможно отделить друг от друга, ведь судно и его команда должны обладать сильным духом солидарности.

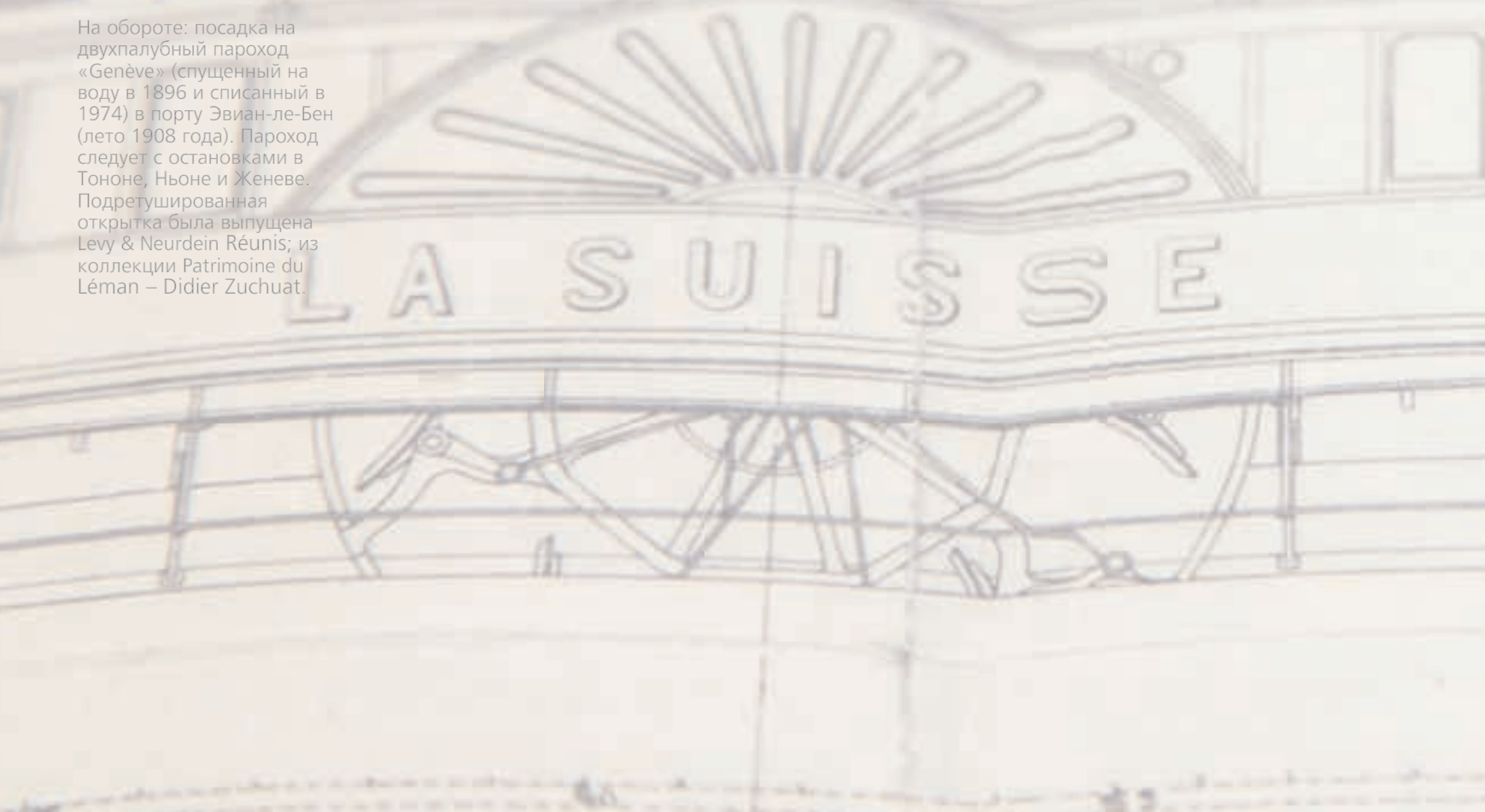
МАСТЕРА МАНЕВРИРОВАНИЯ

Хотя в утро нашей встречи Первый Капитан Шено муштровал трех новобранцев до тех пор, пока каждый из них не свернул швартовы в бухты должным образом, это не был вопрос дисциплины. Цель заключалась в том, чтобы научить молодых матросов мастерству этого маневра. Ведь им предстоит швартовать суда весом от 300 до 500 тонн (и это





На обороте: посадка на двухпалубный пароход «Genève» (спущенный на воду в 1896 и списанный в 1974) в порту Эвиан-ле-Бен (лето 1908 года). Пароход следует с остановками в Тононе, Ньоне и Женеве. Подретушированная открытка была выпущена Levy & Neurdein Réunis; из коллекции Patrimoine du Léman – Didier Zuchuat.



без пассажиров!). Но мастерство молодых матросов – лишь одно из требований. В зависимости от обстоятельств швартовка может стать настоящей головоломкой и для капитана со стажем.

Давайте решим задачу со следующими исходными данными: при средней крейсерской скорости наших судов их тормозной путь, а торможение осуществляется за счет вращения гребных колес в обратную сторону, составляет около 200 метров, как и радиус поворота.

И СЕГОДНЯ ПОДОБНЫЕ МАНЕВРЫ – *проверка мастерства команд пяти пароходов.*

То есть для того, чтобы изменить курс, судну потребуется 400 метров пространства. Однако в солнечные дни Женевское озеро кишит прогулочными яхтами и лодками, и силены бывает недостаточно, чтобы предупредить зазевавшегося яхтсмена. В этом случае капитан должен остановить пароход или развернуть его, затем повторить весь маневр.

Сложности нашей задаче добавляет и тот факт, что осадка парохода составляет всего около 1,6 метра, поскольку ему часто приходится плавать по мелководью, например, в Женевской гавани. Но это ничто по сравнению с теми моментами, когда дует сильный ветер, который с учетом огромного размера парохода может заставить его дрейфовать. «Наши суда похожи на парусники», – замечает Первый Капитан Хеймоц, вспоминая те времена, когда порывистый ветер заставлял его отдавать команду открыть все окна на верхней палубе, чтобы уменьшить площадь боковой поверхности судна, обращенной к ветру.

И наконец, коварные подводные течения. Они являются неизвестной величиной, поскольку их направление и скорость непредсказуемы! «Сен-Прекс – очаровательный средневековый городок на швейцарской стороне озера, где все кажется таким умиротворенным... Каждый рулевой, кто хоть раз пытался пристать там, обязательно терпел неудачу, по меньшей мере единожды. И все из-за течения», – вспоминает бывший капитан. Его преемник рассказывает, как однажды, когда он подходил к Сен-Прексу

Слева: лаунж-ресторан 1-го класса на «La Suisse»; справа: центральная лестница на Vevey.





при попутном ветре 50км/час, пароход был буквально отброшен назад встречным течением.

Еще одним неизвестным в нашей задаче является мелководье. Здесь скорость должна быть малой, чтобы не образовывались волны за кормой и руль продолжал слушаться, выполняя свою работу. Что ж, похоже, не только в часовом деле мастера любят решать сложные задачи.

И если говорить о сложностях и изобретательности, следует рассказать о хитром трюке, к которому прибегают моряки, чтобы причалить у моста Пон-дю-Монблан (Женева). Вы, конечно, не видите ложку, кусочек сахара и маленькую шоколадку, с помощью которых Первый Капитан Хеймоц разъясняет суть маневра, поэтому постараюсь объяснить все на словах. При входе из Большого озера в узкую Женевскую гавань, судно должно располагать свободным пространством, чтобы развернуться. Но в гавани имеется песчано-гравийная банка, и капитан вынужден намеренно поднимать нос судна, чтобы преодолеть ее. А течение Роны, которая впадает в озеро в этом месте, доделывает остальную работу, разворачивая судно вокруг носа и «припарковывая» его параллельно берегу.

До того, как в 1960-е суда были оснащены системой электрического рулевого управления, и капитан получил возможность маневрировать, стоя на боковом мостике, рулевой должен был поворачивать

большой механический штурвал вручную, следуя приказам капитана. И сегодня для пяти пароходов различные маневры остаются настоящим профессиональным вызовом, потому что в отличие от дизельных судов не капитан и не рулевой управляют ходом судна. Это делает механик, находящийся в трюме.

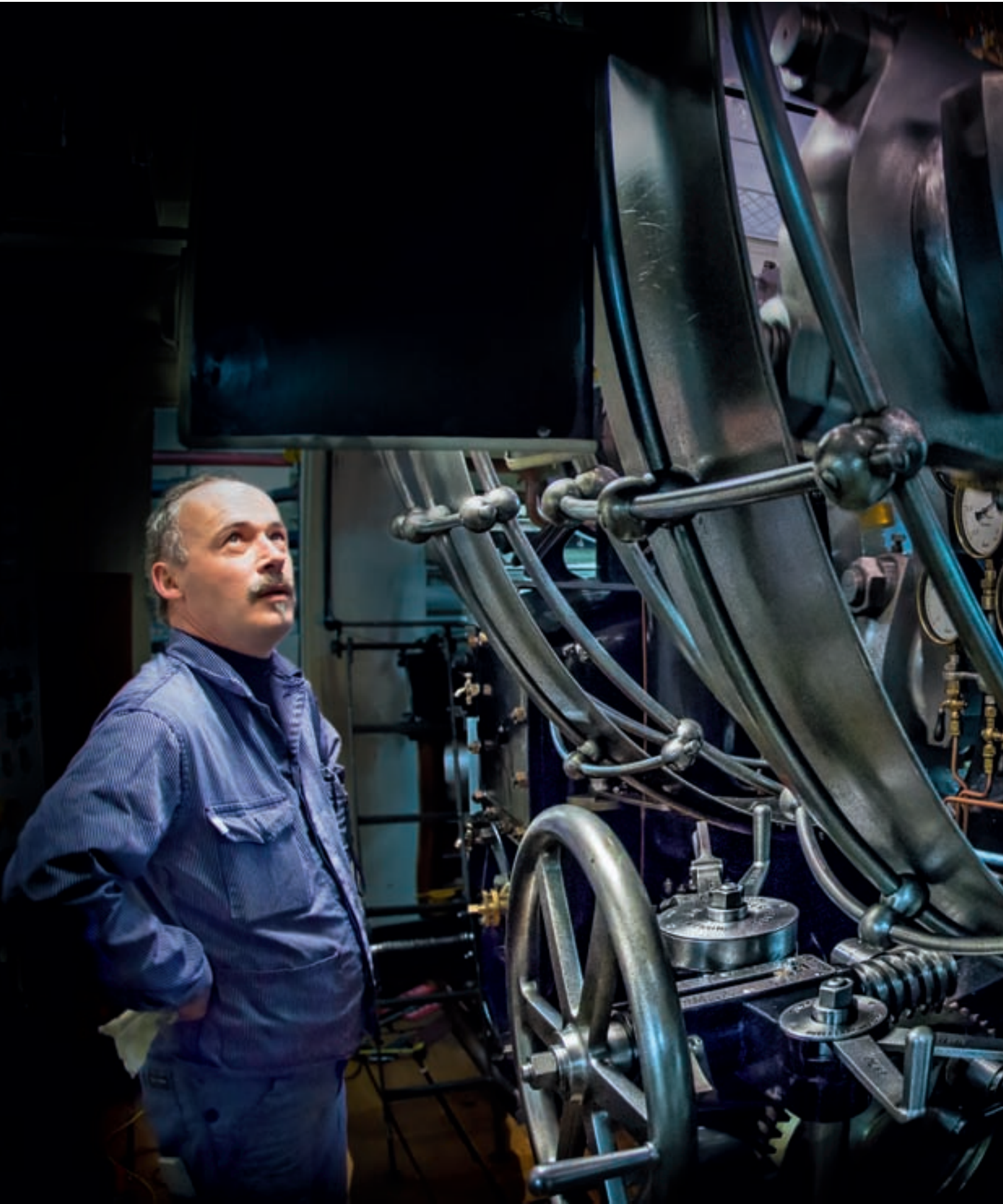
«Стоп!», «Назад!», «Полный вперед!» ... Все помнят эти обозначения на циферблате живописного машинного телеграфа, который до сих пор используется для связи между капитанским мостиком и машинным отделением, хотя и с интеркомом, если нужно.

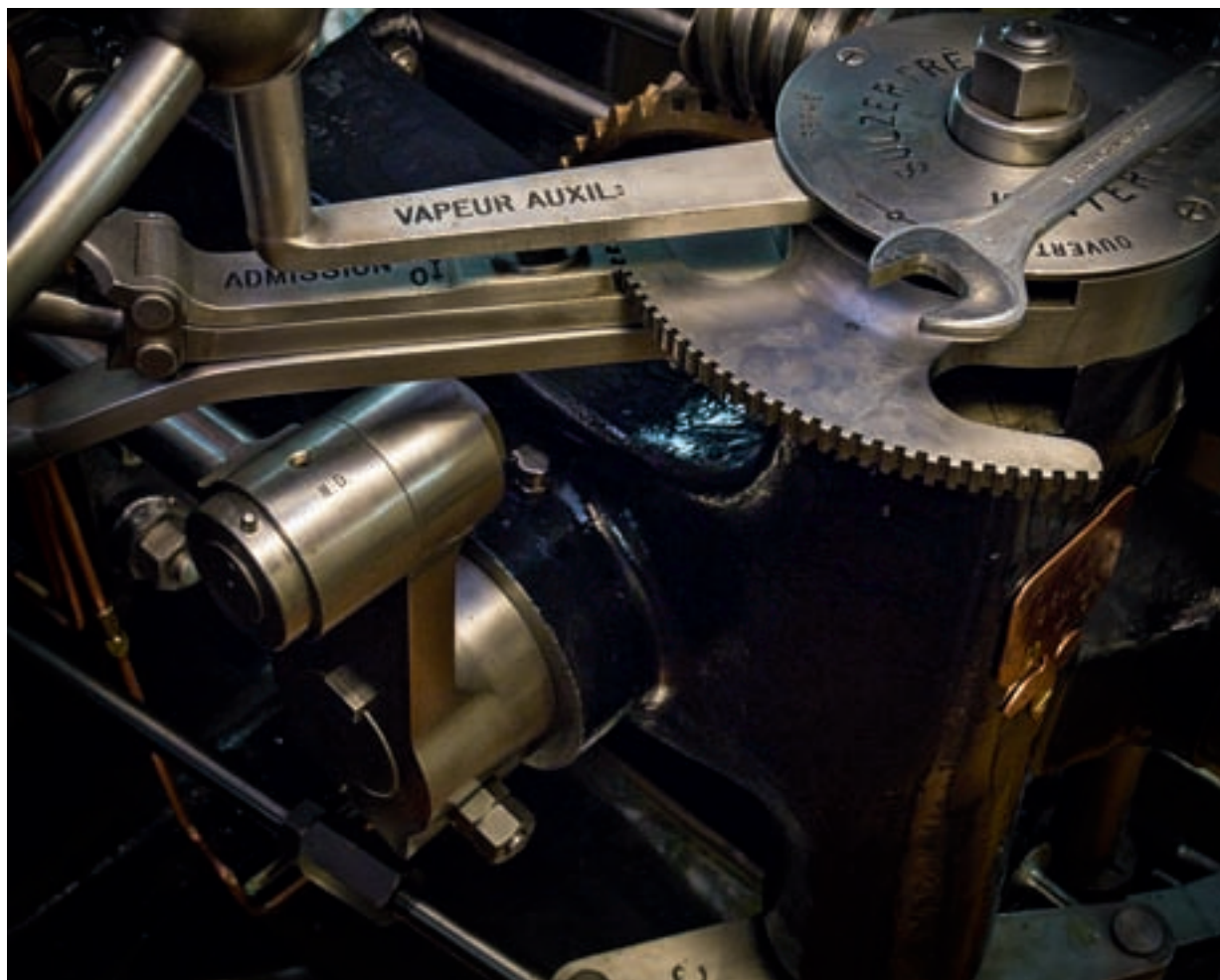
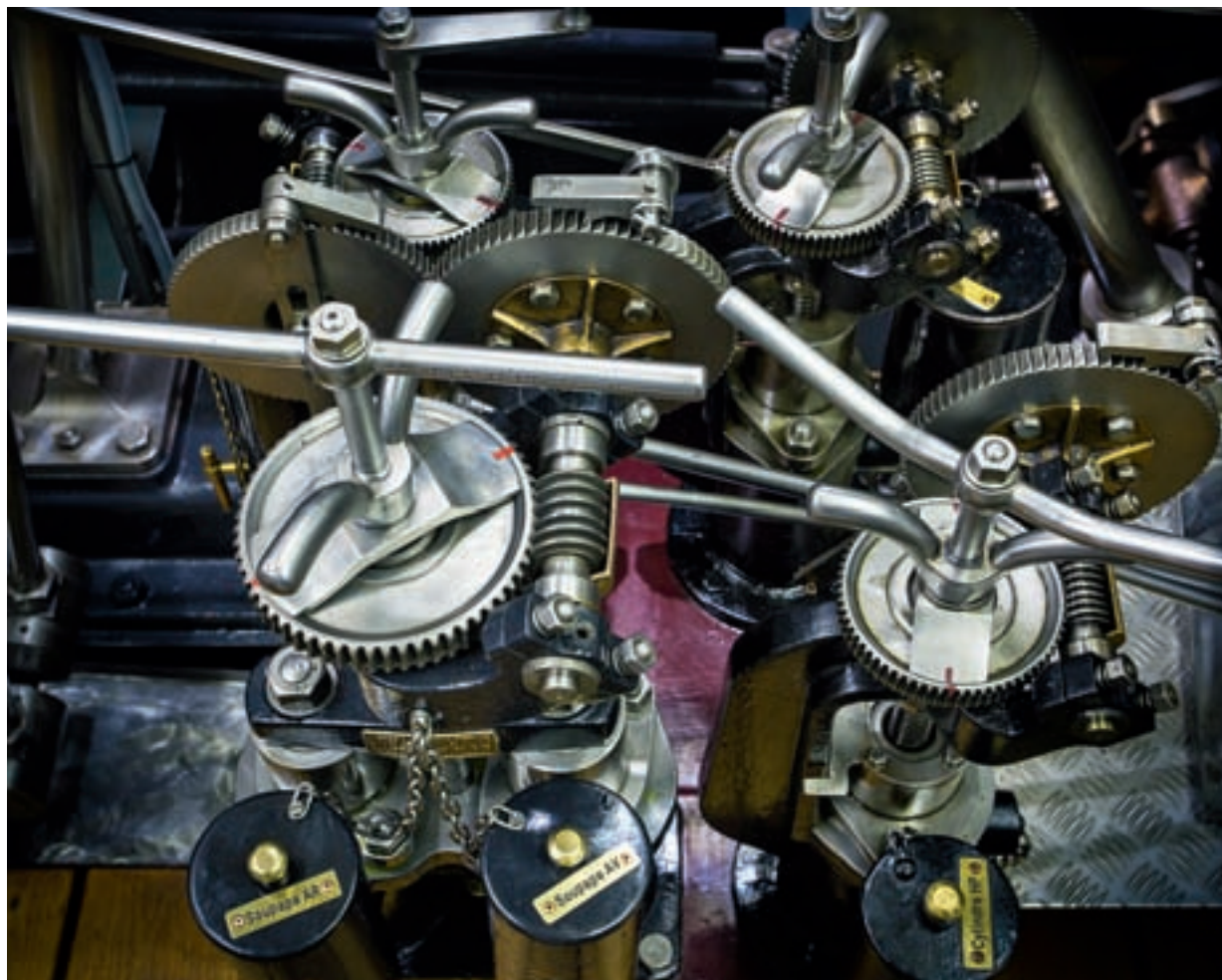
Невольно начинаешь лучше понимать, как важна слаженная работа членов команды, четкие приказы, незамедлительная реакция, мастерство. Бывший Первый Капитан поясняет: «Любой маневр достаточно сложен для механика. Он должен установить шатун точно в нужное положение. Иначе можно задать задний ход, а двигатель не запустится, и потребуются «поддать пару». Но ведь за это время судно продвинется вперед на лишних 5-10 метров».

Работая много лет плечом к плечу, моряки по стилю маневрирования узнают друг друга. Стоя на посту наблюдения, капитан по скорости реакции сразу понимает, который из двух его механиков выполняет команду. И наоборот, механик сразу узнает, кто – капитан или рулевой – руководит маневром при подходе к причалу по тому, используется ли при этом сила ветра.

«Сталь, из которой сделаны эти старые суда, стала хрупкой, и ее труднее обрабатывать», - говорит один из сварщиков, присланных с верфи Сен-Назер, Франция.







ЭТА ВОДНАЯ «ХОРЕОГРАФИЯ» УНИКАЛЬНА тем, что у нее не бывает репетиций.

ЖИВЫЕ ОРГАНИЗМЫ

И как же капитанам удастся увязать воедино все эти неизвестные? Увы, невозможно получить результат, введя в смартфон данные о скорости и направлении ветра, волн и течений, а также о настроении механика и возрасте капитана.

«Мы часто руководствуемся ощущениями. Чувствуем, как реагирует судно, как оно движется, а это – на уровне инстинктов», - говорит Первый Капитан Шено. И добавляет: «Наши пароходы – это живые организмы. Мы понимаем их, чувствуем их дыхание, ритм, задаваемый паровым двигателем, их вибрацию. Эксцентрикковые шатуны вызывают толчки. Звуки очень важны - по ним, например, можно определить, что реверс начался не сразу. Пароход – это не просто большой механизм, это сложный и живой организм».

Мы спросили, какое судно предпочитает лично он. Капитан Шено колебался, как будто опасался, что его протеже, пришвартованный в 50-ти метрах от нас, может услышать его. «Сложный вопрос... Мне даже немножко грустно. Я мог бы

сказать, что «*La Suisse*» - самый красивый пароход из всех, но я предпочитаю «*Simplon*». Он более живой, более энергичный, несмотря на то, что он такого же размера. «*La Suisse*» чуть более медлительная. Его предшественник соглашается: «Мы считаем, что «*La Suisse*» - это женщина, а «*Simplon*» - мужчина. И он более устойчив на воде».

ПАРАД

Каждую весну все «чистокровные» пароходы из «конюшни» CGN собираются вместе на традиционный парад флота *Belle Epoque*. С момента, как вы поднимитесь на борт судна по вашему выбору, действие немедленно захватывает вас. Вы выходите на просторы озера и присоединяетесь к другим судам, которые приветствуют вас гудками. Проходя на всех парах мимо других судов на расстоянии всего 15 метров, вы слышите и видите, как вращаются их гребные колеса, вспенивая воду. И ваше сердце бешено колотится, когда на ваших глазах два строя судов стремительно движутся навстречу друг другу, проходя в опасной близости.

Но самый зрелищный и самый сложный маневр происходит в замедленном темпе. Суда, развернувшись носом друг к другу, образуют звезду. Умение остановить и удерживать эти гиганты всего в метре друг от друга – настоящий профессиональный подвиг даже при отсутствии ветра и течения, что бывает редко. Было бы неверным сказать, что во время этого маневра стоит такая тишина, что слышно, как муха летит, потому что «даже она не осмеливается сделать это».

Эта водная «хореография», уникальная тем, что у нее не бывает репетиций, была придумана Первым Капитаном Шено. Конечно, в зависимости от погоды в запасе имеется план В и даже план С.

Это шоу существует благодаря энтузиазму людей, которые самоотверженно трудятся ради сохранения флота *Belle Epoque*. Прежде всего, это общество друзей пароходов Женевского озера (ABVL) и фонд «Pro Vapore». Они собрали 12 из 15 миллионов франков, необходимых для модернизации (2007-2009) флагманского судна флота

Слева: старший механик Маркус Граф на фоне Josephine, его любимого парового двигателя.

Вверху справа: поршневой насос, приводимый в действие парой эксцентриков, регулирующих поступление пара в цилиндр высокого давления. Это оригинальное редукторное устройство имеет сходство с часами. Оно обеспечивает смазку недоступных извне частей в процессе работы.





«Звезда», которую образуют корабли, – апофеоз морского парада и одновременно самая сложная фигура для исполнения. Она требует идеальной координации, и не только между кораблями, но и между капитаном и его механиком, который должен немедленно исполнять получаемые команды.





– парохода «*La Suisse*». В 2003 году при помощи Музея Женевского озера (Musée du Léman) и Организации исторического наследия Женевского озера (APL) были отреставрированы челн из красного дерева на корме судна и носовая фигура, полностью покрытая сусальным золотом. Постепенно были обновлены конструкционные элементы, оборудование и оформление судна.

Чтобы модернизировать столетний пароход, потребовалось около сотни километров электрического кабеля, новые переборки сотовой конструкции и носовые подруливающие устройства. Эта «гранд-дама» флота Женевского озера была кропотливо восстановлена и обрела свое былое величие. Какое удовольствие для глаз созерцать деревянную отделку салона первого класса, выполненную из муарового белого клена с инкрустациями из древесины яблони, груши и самшита. Наслаждаясь бокалом «Дезали», вы обнаружите, что в нем так же много нюансов вкуса и аромата, как и в очаровательных деталях деревянной отделки салона.

Если для поездки назад вы переседете на другое судно, то сможете увидеть салон «*Vevey*» в стиле эпохи Директории с отделкой из каштанового дерева с инкрустацией из амарантовой и эбеновой древесины. Полную реконструкцию судна планируется завершить этой осенью. Она длилась довольно долго. Судну был возвращен первоначальный вид, воссоздана малая гостиная и камин. Оно было искусно восстановлено по оригинальным чертежам с несколькими, оправдавшими себя конструктивными дополнениями для обеспечения безопасности (например, были сделаны окна в рулевой рубке). Было модернизировано и оборудование, которое

позволяет теперь регулировать температуру нагрева и уровня в резервуарах с помощью смартфона!

Еще два судна ждут своей очереди на реконструкцию. Сначала обновлению подвергнется «*Italie*», затем «*Helvetie*». ABVL уже удалось собрать треть из необходимых 12 млн. франков для модернизации первого.

На вопрос о том, какого будущего он желает флоту *Belle Epoque*, Первый Капитан Шено ответил без колебаний: «Продолжить осуществлять регулярные рейсы с тем, чтобы каждый мог насладиться прогулкой на судах флота. Главное, чтобы они не превратились в музеи».

Нет смысла просить его рассказать о своих навигационных подвигах. Он предпочитает говорить о том, что видел из своей капитанской «цитадели» - будь то облака забав-

ной формы или потешные «разборки» в птичьей стае. Он рассказывает о почти мистических миражах – гребцах-байдарочниках на озере, только головы которых видны над пеленой тумана, или вспоминает о маленьком слепом мальчике, который с восторгом на ощупь изучал рулевую рубку. «У него на лице была широкая улыбка, и он был невероятно счастлив».

Любовь к природе и к людям – общая черта двух Первых Капитанов. «Я всегда говорю парням, которых обучаю: «Смотрите и слушайте – вот что имеет значение!», - говорит Альдо Хеймоц. И добавляет: «Я всегда слушаю человека, пусть он даже новичок в рулевой рубке. Поэтому что у каждого человека есть чему поучиться».

Да, эти адмиралы Женевского озера по-настоящему скромны.

ПОЛЕЗНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Пароходы CGN курсируют с апреля по октябрь: www.cgn.ch

Общество друзей пароходов Женевского озера: www.abvl.ch

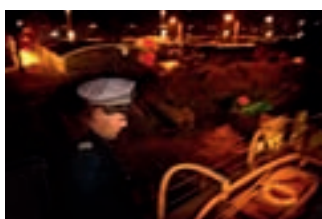
Организация исторического наследия Женевского озера: www.patrimoine-leman.ch

«Пароходная навигация на Женевском озере 1841-1941» - выставка проходит с 30 апреля 2013г. по 5 января 2014г. в Музее Женевского озера в городе Ньон: www.museeduleman.ch

C. Bertola & D. Zuchuat, L'Âge d'Or de la Navigation à Vapeur sur le Léman 1841-1941, Glénet, Nyon, 2013



Из судового ЖУРНАЛА ПОСЛЕДНЕГО КРУИЗА M/S «VEVEY»



Сентябрь 30, 2010. 18:14. Кюли и Лаво: «Vevey» прибыл с опозданием, что необычно.

Несмотря на то, что судно прошло 3 млн. километров с момента спуска на воду, оно не выглядит выдохшимся. И все же через несколько дней оно будет списано – не хватает денег на реконструкцию.

18:17. Отчалили. Все машут руками. Что ж, это судно достойно того, чтобы ему отдали честь.

19:46. В салоне первого класса леди, одетая в стиле *Belle Epoque*, улыбается.

19:57. Пришвартовываемся в Сен-Прексе. Моряки включили аварийные огни, и их яркие блики окрасили пароход в красный цвет. Раздается гудок. На палубе, защищенной от дождя навесом, одна дама с удовольствием пьет чай.

21:00. В Лозанне пароход покидают последние пассажиры. На борту остаются родные и друзья членов экипажа.

21:52. «Vevey» прибыл в порт приписки. Капитан Шаффнер спускается с поста наблюдателя; вид у него очень серьезный.

22:01. Машинное отделение. Капитан обнимает механика, который не смог заставить себя собственноручно выключить «свой» двигатель. Это делает капитан.

23:17. К людям вернулось хорошее настроение. В салоне первого класса все смеются и танцуют под «Smoke on the Water».

00:05. Спускаюсь с судна. На причале лежит речной рак и перебирает клешнями – наверное, он выпал из рыбацкой сети. Я бросаю его в воду – пусть живет.

Эпилог: 5 марта 2013, 11:42, верфь в г. Бельрив: словно Феникс, «Vevey» возрождается под искрами сварочных аппаратов. Корабль был спасен решением правительства. Через несколько месяцев он снова выйдет на фарватер Женевского озера.

Жозефина, Беатрис и Софи... - ПАРОХОДНЫЕ ДВИГАТЕЛИ



Эти женские имена носят двигатели собственно трех из пяти пароходов: «*Savoie*», «*La Suisse*» и «*Simplon*». Как и капитаны, механики имеют свои предпочтения, и это не очень хорошо для «*Montreux*» с его современным паровым двигателем и для «*Rhône*», двигатель которого не обладает совершенством своих старших товарищей.

Но двигатели хоть и носят красивые женские имена, ассоциируются в большей степени с велогонками *Tour de France*. Люк машинного отделения всегда открыт, и пассажиры могут наблюдать за движением двух шатунов – вверх-вниз – и слышать учащающееся пыхтение двигателя, когда он набирает полную мощность. Кстати, о мощности... Для «*La Suisse*» она составляет 1,400 л.с., что позволяет судну двигаться с крейсерской скоростью 25 км/час (при весе 513 тонн и длине 78 метров) к удовольствию 850 пассажиров (максимум).

Очевидно, что этот чемпион томим жаждой, поскольку глотает в среднем до 20 литров топлива на километр. Для сравнения, дизельный двигатель колесного парохода «*Vevey*» (64 метра и 297 тонн) расходовал всего 8 литров (до реконструкции).

Двигатели всех упомянутых выше пароходов одного типа, и были построены швейцарской компанией «*Sultzer Brothers*». Двигатель представляет собой комбинированную систему и состоит из двух цилиндров: один – высокого давления (меньшего объема), другой – низ-

кого давления (большого объема). Пар попадает в первый цилиндр при температуре 280-300°C и давлении 10,5 бар, которое снижается в нем на 1 бар, прежде чем пар перейдет во второй цилиндр, из которого он идет на приведение в действие второго шатуна при давлении 0.3 бара.

Но не позволяйте этим цифрам и изображениям массивных компонентов ввести вас в заблуждение и заставить думать о паровой машине, как о бездушном существе. Двигатели сродни часовым механизмам в лучшем их воплощении: ведь подшипники при размере 240 мм имеют зазор 0,2 мм. То есть точность составляет 1/1,200! Уже одна десятая миллиметра – слишком много и шатун нагревается; три десятых – он начинает стучать.

Столь точные механизмы нуждаются в неусыпной заботе. Как чемпионов, их требуется постоянно «массировать» с использованием масла. Когда судно на плаву, ответственность за двигатель лежит на помощнике механика, который обслуживает 150 узлов, нуждающихся в смазке и регулярной (каждые 20 минут) проверке. Требуется до 15 литров масла в день для смазки цилиндров и 10 литров для смазки подвижных частей.

Еще одна цифра, и вы будете знать все, что следует знать об этих... озерных «велосипедистах»: их два гребных колеса имеют диаметр от 3,4 до 3,7 метра, и благодаря эксцентриковой системе их лопасти входят в воду под оптимальным углом. •



ТЕКСТ: МИШЕЛЬ ЖАНО

Где рождаются
ТУРБИЙОНЫ И
КАРУСЕЛИ
Blancpain

Из окон мастерских турбийонов и каруселей на фабрике Blancpain в Ле Brassю открывается умиротворяющий вид на окружающую природу. Сами же эти мастерские олицетворяют легитимность и особый статус компании Blancpain в сфере Высокого Часового Искусства.

Судите сами: в 1989 году Blancpain дебютировала со своими первыми часами с турбийоном – абсолютно уникальными, с очень тонким механизмом со смещенным относительно центра балансом и восьмидневным запасом хода. Девятнадцать лет спустя компания открыла новые перспективы в системе регулирования, выпустив первые часы с одноминутной «парящей» каруселью. В 2013 году Blancpain соединила турбийон и карусель, создав беспрецедентную модель **Le Brassus Tourbillon Carrousel**, которая дает нам идеальный повод встретиться с ее создателями в мастерских, где она и увидела свет.

Blancpain давно преуспела в искусстве создания двух замечательных устройств – турбийона и карусели, но сей факт отнюдь не исключает инноваций. В нынешнем году компания продемонстрировала это на примере выдающихся моделей из коллекции **Le Brassus** – ими стали карусельный минутный

репетир с мгновенно обнуляемым хронографом и часы, в которых карусель и турбийон объединены, что было сделано впервые. Эти новинки можно считать подлинной вехой в истории создания часов с усложнениями. На самом деле Blancpain является признанным мастером в сфере производства механических часов, в целом, и решении проблем, связанных с балансом и спуском, в частности. И это решение – турбийон или карусель.

Первый механизм Blancpain с турбийоном восходит к 1989 году – им стал калибр 23 с ручным заводом. Хотя сегодня такое усложнение является лишь немногим больше, чем демонстрация профессионального мастерства часовщиков, в 1980-х очень немногие из них были способны на его создание. Но Blancpain не почил на лаврах. За первым механизмом с турбийоном последовал калибр 25 с автоподзаводом, ставший основой ряда усложнений, регулируемых с помощью турбийона. Сперва часы с турбийоном были ос-



нащены крупным индикатором даты (калибр 6925), затем дней недели (калибр 3725), после чего последовали время второго часового пояса (калибр 5025), вечный календарь (калибр 5625) и, наконец, комбинация «большой» даты и запаса хода, индикатор которого вынесен на ротор автоподзавода (калибр 4225). Механизм с каруселью дебютировал в каталоге 2008 года как модель Carrousel Volant Une Minute, ставшая техническим прорывом и еще одним *world first* от Blancpain.

В «ДОКАМНЕВУЮ» ЭПОХУ

Что же стоит за этими названиями: турбийон и карусель? Мустафа Ауани, руководящий командой мастерской усложнений на Blancpain, описывает их следующим образом: «Оба устройства имеют общую цель - компенсировать негативное влияние гравитации на часовую механизм. Следует, однако, поместить их в исторический контекст 1801 года, когда Абрахам-Луи Бреге запатентовал свой турбийон. Карманные часы того времени были неточны по ряду причин, одна из которых - трение, поскольку в часовом деле тогда еще не применялись камни. Кроме того, технологии изготовления не были такими продвинутыми, как сегодня, вследствие чего колесные передачи были далеки от совершенства. Из-за того, что часы носились вертикально, посадочные отверстия, в которых вращались оси колес, были склонны деформироваться, что сказывалось на точности часов. Именно для решения этих проблем Абрахам-Луи Бреге и изобрел турбийон».

BLANCPAIN ДАВНО ПРЕУСПЕЛА В ИСКУССТВЕ создания этих двух замечательных устройств - турбийона и карусели, но этот факт не исключает инноваций.

На практике турбийон представляет собой подвижную каретку, в которой располагаются узлы баланса (как правило, в центре) и спуска. Шестерня спускового механизма вращается вокруг фиксированного четвертого колеса передачи. Напомним, что в часовой терминологии спусковой механизм, или спуск, - это промежуточное устройство между источником энергии, т.е. заводной пружиной, от которой энергия передается посредством колесной системы, и регулирующим органом, состоящим из балансового колеса и спирали. Функция спуска - поддерживать колебание баланса, которое определяет точность хода часов. Вращение каретки турбийона - один оборот в минуту - усредняет отклонения при ношении часов в кармане обычно в вертикальном положении.

Душевное равновесие и сосредоточенность! - таков девиз часового мастера, работающего в мастерской турбийонов и каруселей.

ИМЕННО НА ЭТОМ ЭТАПЕ ВСТУПАЮТ В ИГРУ
*профессиональный опыт и умелые руки, ведь
в каретке турбийона находится сердце часов.*







ВОПРОС ПРЕСТИЖА

«Около века спустя датский часовщик Бане Бонниксен взял на себя решение задачи по компенсации влияния гравитации» - продолжает рассказ Мустафа Аюани. - Поскольку не было никакого смысла идти путем своего предшественника, он придумал карусель, которую запатентовал в 1892 году. Цель Бонниксена состояла в создании устройства, которое действовало бы лучше, стоило дешевле и легче настраивалось. Однако, на деле все вышло по-другому. Это не значит, конечно, что его изобретение было бесполезным. Основное различие между двумя системами заключалось в принципе передачи. Зубчатая передача в турбийоне более традиционна». Как и турбийон, карусель несет в себе спуск и баланс. Они установлены на платформе, вращающейся вокруг своей оси. Карусель имеет две отдельные, но взаимодополняющие друг друга зубчатые передачи и не зависит от третьего колеса. Одна передача связана со спуском, а другая вращает платформу *via* промежуточного колеса со скоростью один оборот в минуту (речь идет о карусели Blancpain). Оригинальное название *karussel*, пришедшее из датского языка, это устройство

получило потому, что баланс и его мост крепятся на вращающейся платформе. Конструкция карусели достаточно сложная в исполнении, поскольку предусматривает большое число деталей, совокупность которых теоретически труднее сбалансировать должным образом. И все же, несмотря на то, что карусель обеспечивает лучшую передачу усилия с меньшей потерей амплитуды при уменьшения количества энергии, и, следовательно, более стабильный ход часов, у нее не случилось такого же успеха, как у ее старшего брата, турбийона. Она долгое время считалась «незаконнорожденным» устройством, не имела престижа как изобретение Абрахама-Луи Бреге, и была забыта.

СКРЕЩИВАНИЕ УСТРОЙСТВ

Blancpain решила навести порядок в этом вопросе и взялась за дело с тем же новаторским духом, который вдохновил ее на создание своего турбийона. Дебютировав с последним в 1989 году, компания оказалась на часовом рынке с самым тонким турбийоном из когда-либо существовавших, который к тому же имел впечатляющий восьмидневный запас хода. Чтобы добиться этого, Blancpain пришлось допустить некоторые вольности по отношению к традиционной конструкции турбийона Бреге. Как результат, турбийон Blancpain имеет эксцентричный баланс, который обычно является характерной особенностью карусели. И наоборот, завершив работу на каруселью с запасом хода 100 часов, ее было решено «смикшировать» с турбийоном путем помещения баланса в центр платформы с минутным периодом вращения.

«ТЕПЕРЬ ТУРБИЙОН ГОТОВ
начать свою жизнь, и это всегда
очень волнующий момент».

Blancpain осталось только соединить эти два усложнения, чтобы продемонстрировать всю полноту их механических возможностей. И она сделала это, явив миру модель Le Brassus Tourbillon Karussel (она будет подробно описана в следующем выпуске) с «парящим» турбийоном в положении «12» часов и «парящей» каруселью на отметке «6» часов. Часы оснащены указателем даты («3» часа) и индикатором запаса хода на обратной стороне механизма. Вот как Blancpain представляет свою новинку: «Взгляд немедленно приковывают удивительные сходства и различия

между устройствами, как и их завораживающее вращение. Две независимые каретки связаны между собой посредством дифференциальной передачи, которая усредняет их ход, благодаря чему стрелкам индикации времени придается уже усредненная скорость. Заводная головка позволяет взводить оба барабана одновременно, причем степень завода будет одинаковой, благодаря чему часы обладают исключительной точностью наряду с практичным семидневным запасом хода».

«ПАРЯЩИЙ» ТУРБИЙОН

Так обстоит дело в теории, но как турбийон рождается в мастерских Мануфактуры в Ле Брассю? «Прежде чем говорить о сборке нашего турбийона, есть смысл рассмотреть его характеристики», - говорит Жерар Марке, 55, который в 1988 году пришел работать в компанию Frédéric Piguet в Ле Сантье, являющуюся сегодня частью Blancpain. «Tourbillon Volant Une Minute представляет собой одноминутный «парящий» турбийон с индикацией секунд и запасом хода семь-восемь дней. В

отсутствие моста турбийона, его каретка свободна в своем движении, чем очень визуально привлекательна. Имеется только вращающаяся вокруг оси нижняя часть на семи керамических подшипниках. Другими словами, это действительно выглядит так, как будто турбийон парит в воздухе. Еще одна особенность турбийона Blancpain - небольшой размер, позволяющий устанавливать его в калибр 25 с автоподзаводом толщиной всего 4.85 мм, который используется в ряде моделей часов с турбийоном. В некотором смысле турбийон несколько капризен, и может понадобиться два-три дня на то, чтобы он вошел в рабочую колею после сборки. Как правило, это дает нам время скомпоновать воедино все остальные части часов, прежде чем вернуться к реальной, окончательной корректировке турбийона».

В мастерской усложнений в Ле Брассю Жерар Марке работает с Кристофом Лами-Шаппюи, 44, который пришел в компанию Frédéric Piguet в 1989 году. Оба они являются менеджерами по проектам, связанным с производством турбийонов на Blancpain во всем их



Когда усложнение оживает, это всегда очень волнующий момент для мастера.



разнообразии и в соответствии с производственными потребностями. Все начинается с получения механизмов в виде набора компонентов и сортировки последних, некоторые из узлов поставляются из Ле Сантье уже в полусобранном виде. Затем начинается собственно сборка, и начинается она с заводного и установочного механизмов. «Затем мы монтируем зубчатую передачу, барабан и его мост, корректируем высоту и смазываем оси», - объясняет Кристоф. - После этого можно начинать сборку каретки. Это самая долгая и самая тонкая часть работы».

ИХ ОПЫТ РАБОТЫ И ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ профессиональные возможности позволяют без страха встретить наступление кремния, хоть и с некоторой опаской.

ДВОЙНАЯ СБОРКА

Именно на этом этапе вступают в игру профессиональный опыт и умелые руки, потому что в каретке турбийона находится сердце часов - его баланс и спуск. В разговор включается Жерар: «В отделении Blancpain в Ле Сантье компоненты обрабатываются в пределах максимальных и минимальных допусков. Это означает, что необходима корректировка, особенно паллет. Поверхности некоторых компонентов декорированы, некоторых - отполированы до зеркального блеска, как, например, поверхность нижнего моста. Поскольку эта деталь будет обрабатываться, так или иначе, примерно еще раз 10, мы не можем допустить ошибку, ведь изначальная отделка не должна пострадать. Мы ориентируемся на конечного потребителя - если он заметит ошибку в работе часов из-за неправильной сборки, репутация Blancpain пострадает. А мы не можем этого допустить». Оба мастера начинают монтаж с установки спуска, балансового колеса и спирали. Когда спираль отцентрирована и обрела абсолютную плоскостность, узел становится функциональным. Теперь результат может быть проверен в ходе сборки спуска - прежде

всего, работоспособность и глубина палет, от которых зависит прочность баланса. Затем настает черед проверки высот подвижных частей, в частности, спускового колеса, паллетного рычага и баланса. Все параметры замеряются и, в случае необходимости, корректируются, иногда на глаз. Однако данный этап - это лишь предварительная сборка; сложные механизмы всегда первый раз собираются начерно, затем разбираются и чистятся перед тем, как быть собранными вновь. Другими словами, турбийон полностью разбирается, его детали моются и обрабатываются составом Epirame, чтобы предотвратить распространение смазочного материала и обеспечить долгий срок службы механизма. «Промывка необходима, - подчеркивает Жерар, - потому что мы дважды собираем каретку турбийона - работаем с ее компонентами, иногда подгоняем, и любое, самое незначительное загрязнение, которое может быть невидимым, способно спровоцировать проблемы при настройке механизма. Все должно быть безупречно, когда дело доходит до сложных часов».





**«...МЫ РАБОТАЕМ КАК ОДНА КОМАНДА,
и первое звено производственной
цепочки так же важно, как последнее».**

«ТЕПЕРЬ ТУРБИЙОН МОЖНО ОЖИВЛЯТЬ!»

Собранный, смазанный и признанный функционально доброкачественным, турбийон должен пройти ряд тестов, но с заблокированной кареткой, как будто это обычный механизм. «Мы проверяем частоту и амплитуду колебаний баланса в шести стандартных позициях, - объясняет Кристоф. - Спуск и динамическое равновесие баланса мы проверяем с помощью акустического датчика Witschi. Эти замеры позволяют нам установить окончательную скорость вращения турбийона посредством четырех регулировочных винтов на балансе, увеличивая или уменьшая его инерцию. Поскольку корректировка осуществляется на глаз, мы не можем позволить себе ошибки и здесь». Итак, все, что остается, это установить турбийон в его каретке, отделанной методом алмазной полировки, в механизм. Удерживает каретку триб секундного колеса с помощью 0,3 - мм винтовой нарезки. «Теперь турбийон готов начать свою жизнь, и это всегда очень волнующий момент, - говорит Жерар с широкой улыбкой. - Остается проверить окончательную скорость в шести позициях и запустить процесс приработки для стабилизации функционирования меха-

низма. Позже мы добавим различные вариации, но это уже намного более легкие операции. Мы должны обратить особое внимание на смазку точек трения. Уже затем полностью готовый механизм проверяется в Ле Сантье в течение семи или восьми дней - это то, что мы называем процессом сертификации».

Жерар и Кристоф также отвечают и за карусель Blancpain, технология сборки которой аналогична турбийону. По словам Кристофа, «процесс, в принципе, очень похож, но поскольку в карусели больше комплектующих, на нее уходит больше времени. Кроме того, карусель требует и больше пространства; ее каретка, или платформа, выше, что облегчает нашу работу по сравнению со сверхтонким турбийоном. Как только требуется миниатюризация, проблемы возникают как со сборкой, так и настройкой, и процесс изготовления становится намного сложнее. А вот регулировка карусели отличается тем, что делается по старинке путем проверки ежедневных показателей на соответствие эталонной модели. Карусель нельзя проверять акустическими методами, поскольку она более шумящая».

Вопреки тому, что может показаться со стороны, часовые механизмы на Blancpain постоянно эволюционируют, даже самые сложные. Так, следующий этап развития турбийона - внедрение деталей из кремния: вначале спирали баланса, затем паллет анкерной вилки и спускового колеса, тем более, что компания вполне способна освоить эту технологию. «На самом деле мы уже осуществили апроба-

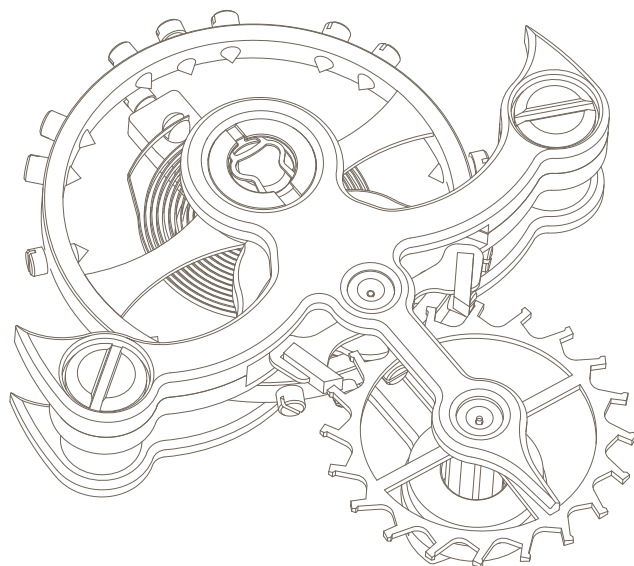
цию на нескольких калибрах, но пока еще не на турбиййоне, - признается Мустафа Ауани. – Тем не менее, калибр 2322 для модели Tourbillon Karussell уже оснащен двумя кремниевыми спиралями баланса. Это, без сомнения, наше будущее. Кремний обеспечивает большую стабильность хода и, более того, он немагнитный. Мы в этом заинтересованы, поскольку прогрессирующее использование кремния в наших механизмах является шагом в развитии и совершенствовании калибров. Наши мастера готовы принять вызов».

РАССУЖДЕНИЯ О РАЗВИТИИ ЧАСОВОГО ДЕЛА

Со своей стороны, и Кристоф, и Жерар отдают себе отчет в том, какие требования предъявляет к ним применение кремния, который более сложен в обработке. Но их опыт работы и исключительные профессиональные возможности позволяют без страха встретить наступление кремния, хоть и с некоторой опаской. «Мастерская усложнений находится в непрерывном процессе развития, - объясняет Кристоф. - Это означает, что нам никогда не скучно. В конце концов, мечта каждого настоящего мастера – работать с часами такой сложности. Это не всегда легко, но все трудности компенсируются огромным удовлетворением, когда мы сдаем готовые

часы». Жерар соглашается: «Покупатель приобретает не только часы, но и знания, вложенные в них при создании, а также вещь, которая рассказывает ему историю развития часового дела. И хотя методы изготовления значительно продвинулись вперед со времен Абрахама-Луи Бреге, мы являемся его прямыми преемниками, потому что следуем тем же принципам создания высококачественных часов».

Процедуры мониторинга, повторного контроля, производимого со всей тщательностью для оценки проделанной работы, забота о качестве, и, прежде всего, уравновешенность и невозмутимость - так пунктирно описывают свою работу два мастера. «Мы находимся в самом конце цепочки создания добавленной стоимости дорогостоящих часов, - поясняет Жерар. - Конечно, мы должны помнить об этом и применять весь наш опыт на этом этапе, потому что есть одна вещь, которую вы никогда не должны забывать: мы работаем как одна команда, и первое звено производственной цепочки так же важно, как последнее». Нет сомнений в том, что в тиши долины Жу мастерская усложнений Blancpain нашла для себя идеальную «среду обитания», способствующую развитию высокого часового искусства. •





ИЗДАТЕЛЬ Blancpain SA Le Rocher 12 1348 Le Brassus, Switzerland Tel.: +41 21 796 36 36 www.blancpain.com pr@blancpain.com	КОНЦЕПЦИЯ, ГРАФИЧЕСКИЙ ДИЗАЙН, РЕАЛИЗАЦИЯ TATIN Design Studio Basel GmbH www.tatin.info
РУКОВОДИТЕЛЬ ПРОЕКТА Кристель Рэбер Беччия (Christel Räber Beccia)	АРТ-ДИРЕКТОРЫ Мари Анн Рэбер (Marie-Anne Räber) Оливер Мейер (Oliver Mayer)
ГЛАВНЫЕ РЕДАКТОРЫ Кристель Рэбер Беччия (Christel Räber Beccia) Джеффри С. Кингстон (Jeffrey S. Kingston)	ФОТОЛИТОГРАФИЯ Sturm AG, MuttENZ, Switzerland
АВТОРЫ СТАТЕЙ Лоран Баллеста (Laurent Ballesta) Мишель Жано (Michel Jeannot) Ив Жюно (Yves Junod) Джеффри С. Кингстон (Jeffrey S. Kingston) Пьер Томас (Pierre Thomas)	ПОДГОТОВКА К ПЕЧАТИ И ПЕЧАТЬ IRL plus SA, Renens, Switzerland
ПЕРЕВОД Ирина Журавлева (Irina Zhuravleva) Вадим Медведев (Vadim Medvedev)	ФОТОГРАФЫ/ИЛЛЮСТРАТОР Лоран Баллеста (Laurent Ballesta) Лиза Бессет (Lisa Besset) Blancpain Лионель Дерияс (Lionel Deriaz) Клод Жорей (Claude Joray) Ив Жюно (Yves Junod) Албан Какуля (Alban Kakulya) Lausanne Palace & Spa Арно Мюрит (Arno Murith) Джоэль фон Оллмен (Joël Von Allmen) Клауди Янноне (Claudy Iannone) / Imagine Action
	Напечатано: август 2013



JB
1735
BLANCPAIN
MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE